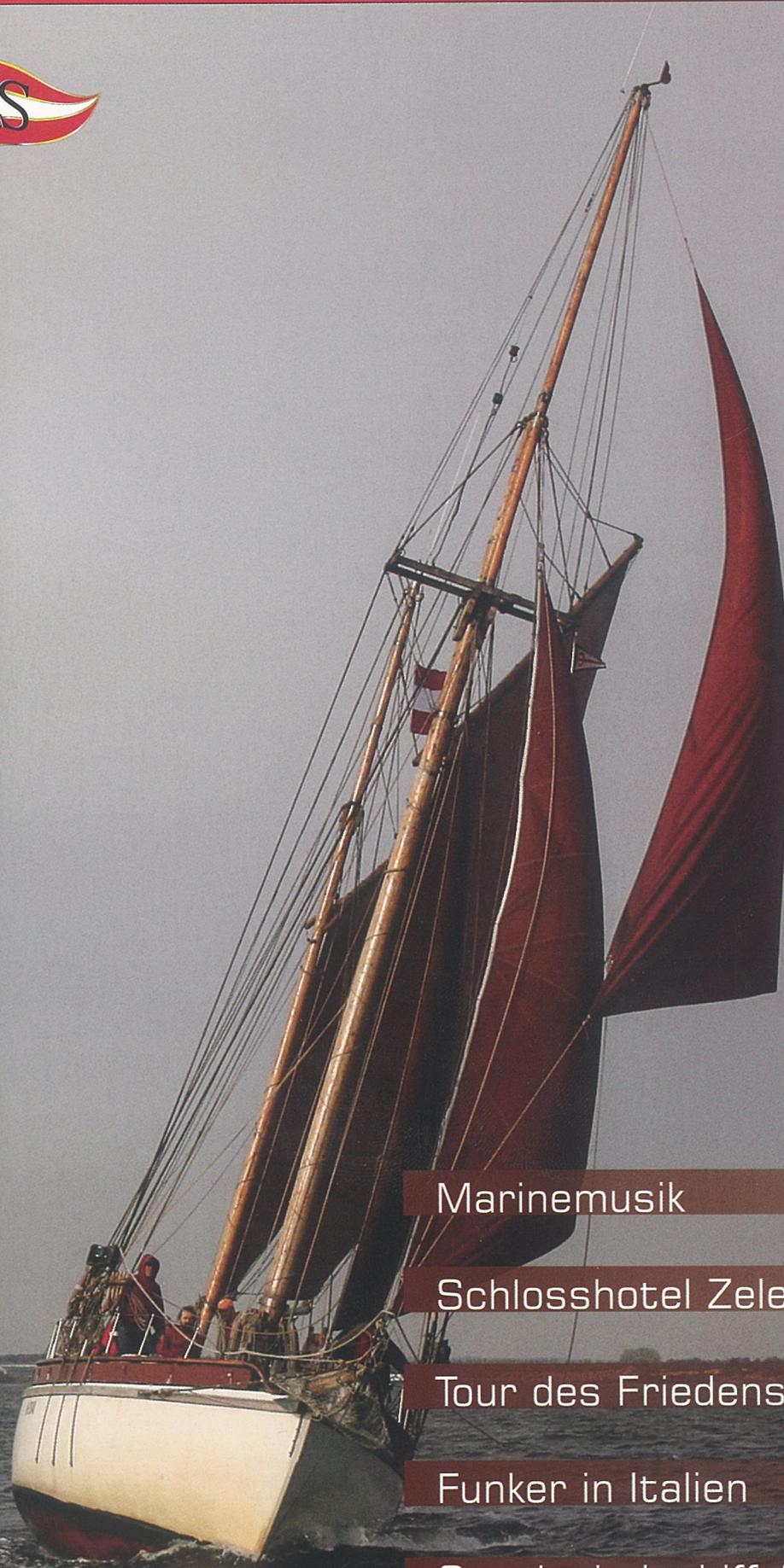


Österreich Maritim



Marinemusik

Seite 4

Schlosshotel Zelenika

Seite 8

Tour des Friedens

Seite 14

Funker in Italien

Seite 20

Segelschulschiff AGLAIA

Seite 4

Ausgabe 49
Dez. 2012
Preis € 7,-



Museums-Fregatte JYLLAND im Trockendock in Ebeltoft



Die renovierte Dampfbarkasse der Fregatte JYLLAND



Die Dampfbarkasse steht beim Stapellauf bereits unter Dampf

Neue Bilder der Fregatte JYLLAND.

Die dänische Fregatte JYLLAND spielt bei den österreichischen Marinehistorikern eine große Rolle:

Sie war am 9. Mai 1864 Teilnehmer des Seegefechts vor Helgoland, bei dem Tegetthoff einen großen Erfolg erringen konnte, indem er die norddeutschen Häfen von der dänischen Blockade befreite.

Sie ist ein Muster der Schiffsgeneration, die auch bei der Seeschlacht von Lissa 1866 eingesetzt war und den damaligen österreichischen Schraubenfregatten nahezu baugleich ist.

Sie ist heute als einziges Schiff dieses Typs erhalten, bestens restauriert und in Ebeltoft (nahe Aarhus in Dänemark) zu besichtigen.



Die Segelbarkasse der Fregatte JYLLAND



Das Kanonendeck der JYLLAND

Die Fotofolge entstand anlässlich des Stapellaufes der renovierten Dampfbarkasse im Sommer 2012.

© Herbert Pauer, Klosterneuburg. Mehr Fotos auf www.fhsaustria.org

Zum Geleit

Herbert Klein



Die Generalversammlung am 9. November 2012 hat, nach einer kurzfristigen Änderung der Tagesordnung auf Antrag des Vorstandes beschlossen, die neue Sektion „Schulschiff AGLAIA“ zu gründen.

Die AGLAIA (<http://www.sail-training.at/home/index.php>) ist ein Nachbau jener berühmten norwegischen besegelten Seenotrettungskreuzer vom Ende des 19. Jahrhunderts, die Colin Archer entworfen hat (Modellbaukasten von Krick). Seither gelten diese Schiffe als Inbegriff des sicheren und traditionsbewussten Segelns auf See. Die AGLAIA fährt unter österreichischer Flagge und ist unser einziger Vertreter bei den STA-Regatten, wo ich sie bei den Regatten im Rahmen der Sail Amsterdam 2000 erstmalig gesehen habe. Ihr Liegeplatz befindet sich im Museumshafen Lübeck. Mit und ohne Skipper kann sie von unseren Mitgliedern genutzt werden. Im Vordergrund steht auf der AGLAIA, die Platz für 8 Personen in 2 Kajüten sowie 4 Personen im Salon bietet, Seemannschaft und die Bereitschaft, anzupacken. Luxus sucht man vergebens.

Schon bisher wurde die AGLAIA für die Ausbildung Jugendlicher auch im Rahmen von Schulveranstaltungen verwendet, was jetzt auch österreichischen Kindern zugutekommen soll.

Die FHS werden das Schiff um einen symbolischen Betrag kaufen und es wird auf seinen Namen zugelassen. Heimathafen ist Wien.

Das Vereinsjahr neigt sich nun dem Ende zu. Es war nicht immer ohne Probleme, hatte aber auch viele schöne Augenblicke und Erlebnisse für uns bereit. Neben der Präsenz insbesondere der Modellbauer auf vielen Ausstellungen und den Historikern mit ihren interessanten Vorträgen konnten wir auch auf dem Wasser bei vielen Gelegenheiten Flagge zeigen.

Ein Höhepunkt war sicherlich der Denkmalschutz für unseren Güterkahn GK 10065, was sicherlich ebenfalls beweist, dass das Vertrauen der öffentlichen Hand in unsere Fähigkeiten gerechtfertigt ist.

Ich wünsche unseren Mitgliedern und den Lesern von Österreich Maritim ein gesegnetes Weihnachtsfest und im neuen Jahr

immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Herbert Klein
Präsident



Inhalt

Die Marine-Musik in der k.k. Kriegsmarine 1850 – 1871 <i>Heinz Christ</i>	4
Donauraum – Strategie <i>Robert A. Tögel</i>	7
Das Schlosshotel Zelenika <i>Franz Mittermayer</i>	8
Tour des Friedens <i>Erich Schöllner</i>	14
Meine Erlebnisse als Funker in Italien <i>Kurt Schaefer</i>	20
Aktuelles aus der Seefahrt <i>Helmut Pemsel</i>	26
Aus den Sektionen <i>FHS-Oberösterreich</i>	
13. Generalversammlung <i>Sektion Aglaia</i>	27
<i>Modellbaummesse 2012</i>	
<i>Totengedenken und Punsch in der Kuchelau</i>	
<i>Schiffseigner</i>	
Buchbesprechung	34

Titelbild: Sail-Training-Ship AGLAIA..
Der Nachbau einer Colin Archer -
Rettungsketch, mit Jugendlichen unter
vollen Segeln auf der Ostsee.

ISSN 1813 - 3525 Key title: Österreich Maritim
Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz
Medieninhaber:

Verein **FHS - Freunde Historischer Schiffe**

ZVR - Zahl 344016034 Sitz: Wien

Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Durchführung einschlägiger Veranstaltungen zur Aus- und Weiterbildung, Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge und Anlagen, Pflege enger Beziehung zum österreichischen Bundesheer,
Herausgabe eines Mitteilungsblattes.

Blattlinie: Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich. Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder.

Das Redaktionsteam: Bobby Kugel, Georg Schaller, Robert Tögel
Die Mitarbeiter dieser Ausgabe: Prof. Dkfm. Heinz Christ,
Prof. Helmut Pemsel, Prof. Dipl. Ing. Dr. Kurt Schaefer, Erich Schöllner,
Franz Mittermayer, Robert A. Tögel
Druck: Széchenyi István Druckerei GmbH, 9027 Győr, HU
Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner.
E-Mail: f.marschner@gmx.at Rennbahnweg 46/3/56, 1220 Wien

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

Abo- und Einzel- Heftbestellungen: Alexander Traiber
Hintere Liesingbachstraße 14/C5/3, 1100 Wien
Abopreise: Österreich: € 24,-; EU/Schweiz: € 28,-; Weltweit: € 36,-
Bankverbindung: FHS, PSK Kontonummer 510 064 100 BLZ 60000
BIC: OPSKATWW, IBAN: AT856000000510064100

Die Marine-Musik in der k.k. Kriegsmarine 1850 — 1871

Heinz Christ

Dieser Artikel ist ein Auszug aus den beiden Manuskripten über die Geschichte der k.k. Kriegsmarine 1850-1866 bzw. 1867-1871

Nachdem anfangs 1846 über Antrag des neuen MOKdten Erzherzog Friedrich der Hofkriegsrat für die Marinemusik einen etatmäßigen Stand von 18 Hautboisten und 48 Bandisten, der im Marine-Infanterie-Bataillon zu führen war, bewilligt hatte, erfolgte 1851 eine Neusystemisierung sämtlicher Musikbanden.¹

Vorerst erhielten sämtliche Linien-Infanterie-Regimenter mit A.h.E. vom 8.4.1851 einen »eigenen Musik-Stand, welcher als solcher beim Regiments-Stabe in Stand zu führen, und in allen Eingaben als »Regiments-Musik« abgesondert auszuweisen ist. Diese Regiments-Musik, welche in ökonomischer und Disciplinar-Beziehung einem geeigneten Officier aus dem Compagnie-Stande zuzuweisen ist, hat zu bestehen aus:

10 Hautboisten, worunter 1 Feldweibel, 4 Corporäls, 5 Gefreite und 38 Bandisten (Gemeine), zusammen demnach aus 48 Köpfen.

Für den ebenfalls zum Musik-Körper gehörigen Regiments-Tambour bewillige ich den Rang und die Löhnung eines Feldweibels ...

Zur Erzielung des nöthigen Nachwuchses und für Supplirungen dürfen höchstens 12 Mann aus dem combattanten Stande der Compagnien bei der Regiments-Musik derart als Lehrlinge in Verwendung kommen, daß sie bei solcher nur den nöthigen Unterricht erhalten, jedoch auch ... zum Dienste zu verwenden sind.«²

Darüber hinaus wurde die Aufnahme eines Armee-Kapellmeisters bewilligt.

Für jene Truppen, die einen Musik-Stand von 48 Köpfen zu führen haben, wurde zur Erhaltung der Musikinstrumente und Geräte eine Musik-Pauschale von jährlich fl. 500 bewilligt, für jene mit einem Stand von 24 Köpfen eine

1 Aichelburg, „Die Marinemusik der k.u.k. Kriegsmarine“, in MGH Heft 2/1975, S. 16ff.

2 Circ.Vdg. M.K.g. 2079 vom 10.4.1851 (A.V.B. 53/1851, S. 261f., sowie Marine-Gesetze 1851, S. 18 Nr. 246)

solche von fl. 300.

Gemäß A.h. Befehl des Kaisers (Erlass der Militär-Central-Kanzlei S.M. vom 5.10.1851, Nr. 6862-Adj.) wurde die Marine-Musik der Musik eines Infanterie-Regimentes nach der obigen A.h.E. vollkommen gleichgestellt.³ Diese Regelung wurde 1859 »zur künftigen genauen Darnachachtung« in Erinnerung gerufen und u.a. weiters verfügt, dass die 12 Musikschüler der Musikbanda permanent zugeteilt werden; sie sind über Ansuchen des Marine-Infanterie-Regiments-Kommandos, dem die Standesführung der Banda obliegt, durch das betr. Hafen-Admiralat beizustellen.⁴

Mit Erlass der Militär-Central-Kanzlei S.M. vom 9.3.1855, Nr. 752, wurde der Stand des eingeschifften Musik-Detachements für Flaggeschiffe, die Fregatten ersten Ranges sind, mit 18 Mann und für Fregatten zweiten Ranges mit 12 Mann festgesetzt.⁵

Im Mai 1857, zwei Monat vor seiner Hochzeit mit der belgischen Prinzessin Charlotte am 27.7.1857, schiffte sich Erzherzog Ferdinand Max auf dem Raddampfer ELISABETH zu einer Reise nach England ein. Mit an Bord waren – wie bei vielen seiner Seereisen – eine Banda mit 16 Marine-Musikern unter dem 1850 bestellten Marine-Kapellmeister Joseph R. Sawerthal. Sawerthal übte diese Funktion von 1850 bis 1864 aus. Dann begleitete er den Erzherzog auf der verhängnisvollen Fahrt nach Mexico, wo er bis zum Tod Kaiser Maximilians 1867 als Dirigent der Corps-Musik blieb. Anschließend wechselte er als »bandmaster« zur britischen Armee. Sein Nachfolger als k.k. Marine-Kapellmeister

3 Gen.Bef. Nr. 195 P. 2311 vom 13.10.1851 (Marine-Gesetze 1851, S. 45 Nr. 298)

4 Vdg. Sect. I Abth. 1 Nr. 909 vom 15.11.1859 (Marine-Gesetze 1859, S. 68f. Nr. 1255)

5 Gen.Bef. Nr. 28 Sect. I Abth. 1 Nr. 1425 vom 26.3.1855 (Marine-Gesetze 1855, S. 19 Nr. 677)

von 1864 bis 1869 war Christoph Stark, gefolgt von Wendelin Kopetzky. Sawerthal komponierte u.a. aus Anlass der Weltumsegelung der Fregatte NOVARA einen »Novara-Marsch«, ferner auch einen »Dahlerup-Marsch« und einen »Seekadetten-Marsch«. Sowohl Stark als auch der Militärkapellmeister Anton Rosenkranz schufen einen »Tegetthoff-Marsch«.⁶ Kopetzky ist der Komponist des »73er-Egerländer-Marsches«

Mit Erlass vom 10.1.1859, Nr. 57/M, genehmigte das MOKdo die ab 1.3. d.J. in Kraft tretende Statuten für die Marine-Musikbanda, durch die diverse schon in Geltung stehende Regelungen bestätigt wurden.⁷ So wurde die in Pola zu stationierende Musikbanda, obwohl allen Marinekörpern gemeinschaftlich angehörend, dem Stand des Marine-Infanterie-Regimentes zugewiesen. Ein Offizier der Marine-Infanterie fungierte somit als Kdt der Musikbanda, dem der Kapellmeister in militärischen Belangen unterstellt war. Weiters war ein Musik-Verwaltungsausschuss am Ort des Marine-Infanterie-Regiments-Kdten zu bilden. Die gesamte Verwaltung stand unter der Oberaufsicht des Hafen-Admiralates. Der Marine-Musikfonds war gesondert vom militärischen Zweig der Bandaverwaltung zu führen. Ihm wurden die vom Ärar festgesetzten Musikpauschalien, vom Offiziers-Corps freiwillig geleistete Beiträge und sonstige Zuschüsse zugeführt.

Die monatliche Höhe – entsprechend 2% der damaligen Gage – der von den Stabs- und Oberoffizieren zu leistenden

6 Novara-Marsch siehe www.youtube.com/watch?v=Kj5y8caRTqs, Tegetthoff-Marsch von Rosenkranz siehe www.youtube.com/watch?v=Cduhs3e1c0. Beide Märsche sind auf einer CD oder MC „Historische Märsche der k.u.k. Marine“ enthalten, beziehbar beim Musikverlag Kliment, 1090 Wien.

7 Adm.Bef. Nr. 19 Sect. I Abth. 1 Nr. 792 vom 22.2.1859 (Marine-Gesetze 1859, S. 16 Nr. 1167, samt Beilage S. 83ff.)



Musikkapelle Monitor MAROS 1915, re. hinten Maschinenmaat Anton Worschnigg (Großonkel des Autors), Feldpostkarte aus Petrowardein Sept. 1915; Revers: »Die herzlichsten Grüße vom Balkankrieg 1914-15 sendet Euer Anton«

Musikrücklässe wurde nach der Währungsreform des Jahres 1858 neu verlautbart:⁸

Charge	fl. öst.W.
Linienschiffs-Capitän oder Oberst	4,20
Fregatten-Capitän oder Oberst-Lieutenant	2,80
Corvetten-Capitän oder Major	2,10
Linienschiffs-Lieutenant 1. Cl. oder Hauptmann 1. Cl.	1,58
Linienschiffs-Lieutenant 2. Cl. oder Hauptmann 2. Cl.	1,24
Linienschiffs-Fähnrich oder Ober-Lieutenant	0,88
Lieutenant 1. Cl.	0,80
Unter-Lieutenant 2. Cl.	0,72

In Abänderung der Statuten wurden Admirale bzw. Marine-Generale, Stabs- und Oberoffiziere, die Disponibilitätsgebühren bezogen, vom Marine-Ministerium mit Erlass Abth. 1 Nr. 2471 vom 19.4.1864 von den Rücklässen zugunsten des Musikfonds befreit.⁹

Da die Marine-Ärzte infolge der

8 Circ.Vdg. Sect. I Abth. 1 Nr. 4785 vom 13.10.1858 (Marine-Gesetze 1858, S. 76 Nr. 1109)

9 Adm.Bef. Nr. 33 M.760 vom 23.4.1864 (Marine-Gesetze 1864, S. 59 Nr. 2154)

A.h.E. vom 6.2.1869 seither ein Offiziers-Corps bildeten, hatten sie sich ab 1.1.1870 ebenfalls durch chargemäßig gestaffelte Rücklässe an der Finanzierung der Marine-Musik zu beteiligen. Ab diesem Zeitpunkt war in den Musik-Verwaltungsausschuss auch ein graduierter Arzt als Mitglied aufzunehmen.¹⁰

Das Aufspielen der Banda bedurfte der Erlaubnis des jeweiligen Hafen-Admirales, bei kurzfristigen Entscheidungen der des Musikoffiziers gegen nachträgliche Meldung an den Hafen-Admiral. Eine Verwendung der Banda war im Orchester schon anfangs 1855 gestattet worden, verboten war nach wie vor die Erscheinung auf der Bühne.¹¹ Diese Einschränkung wurde aber noch 1859 insofern aufgehoben, als das Engagement durch die Theaterdirektionen erfolgt.¹²

Die Ausstattung der Einheiten der Kriegsmarine mit Hörnern und Trommeln hatte keinen Bezug auf die Musikbanda, sondern diese Instrumente

10 Circ.Vdg. Abth. 1/M.S. Nr. 5206 vom 31.12.1869/3.1.1870 (Marine-Gesetze 1869, S. 212 Nr. 4083)

11 Vdg. Sect. Abth. 1 Nr. 5694 vom 8.12.1858 (Marine-Gesetze 1858, S. 103 Nr. 1142)

12 Vdg. Sect. I Abth. 1 Nr. 311 vom 15.1.1855 (Marine-Gesetze 1855, S. 11 Nr. 656) sowie Vdg. Sect. I Abth. 1 Nr. 1090 vom 17.11.1859 (Marine-Gesetze 1859, S. 70 Nr. 1257)

dienten der Befehlsweitergabe. Statt der bis dahin gebräuchlichen Trommeln wurde mit A.h. Befehlsschreiben des Kaisers vom 10.6.1852, Nr. 2960/org., die Einführung von Hornsignalen bei allen Abteilungen der k.k. Kriegsmarine angeordnet, und folgende Personalzuweisungen anbefohlen:¹³

»für das Matrosen-Corps 1 Corps-Hornist und

12 Compagnie-Hornisten, für die Marine-Infanterie von 2 Corps-Hornisten und

16 Compagnie-Hornisten, und für jede der zwei Marine-Artillerie-Einschiffungs-Compagnien von 2 Hornisten per Compagnie.«

Die Hornsignale wurden für die Bewegungen der Infanterie, für den Ruf und die Verwendung der Enterdetachements auch nach 1857 beibehalten, nur für die Artillerie wurden wieder Trommelsignale vorgeschrieben.

In dem per 1.4.1866 für alle Kriegsschiffe bemessenen Bemannungsstand findet sich hinsichtlich der Marine-Musik lediglich die Anmerkung, dass »die Einschiffung eines Detachements der Marine-Musikbande, sowie die Stärke desselben ... von Fall zu Fall vom Kriegsministerium bestimmt werden (wird), und ist das Musik-Detachment am Bord über dem Stand zu führen.«¹⁴

Da es in der Marine-Musik offenbar Besetzungsprobleme gab, aber einer vom Hafenadmiral beantragten Standerhöhung nicht entsprochen wurde, wurde im Sommer 1867 bewilligt, dass »vom Locostande des Matrosencorps und des Marine-Infanterie-Regiments per Compagnie je ein Matrose, beziehungsweise Gemeiner der Marine-Banda als Musikschüler zuzutheilen ist.«¹⁵ Demnach setzte sich die Marine-Musik nunmehr zusammen aus

a) der Stammbanda im schon früher systemisierten Umfang mit 49 Köpfen
b) 25 Musikschülern, davon 13 aus dem Locostand des Matrosen-Corps und 12 des Marine-Infanterie-Regiments.

13 Gen.Bef. Nr. 94 P. 2012 vom 14.6.1852 (Marine-Gesetze 1852, S. 39, Anhang zu Nr. 312)

14 Circ.Vdg. ad C.K./M.S. Nr. 477 vom 7.4.1966 (M.V.B. XII/1866, Beilage)

15 Vdg. Abth. 1/M.S. Nr. 4739 vom 2.8.1867 (Marine-Gesetze 1867, S. 158 Nr. 3102)



TEGETTHOFF-MARSCH
VON
CHR. STARK.

Marsch

Deckblatt und Notensatz für den »Tegetthoff-Marsch« von Kapellmeister Christoph Stark.

Nach im Juli 1868 erfolgter Auflösung von 6 Matrosen- und 4 Infanterie-Kompanien erfolgte die Zuweisung von nunmehr nur 22 Musikschülern ab September d.J. aus dem Locostand folgendermaßen:¹⁶

- je 1 Matrose pro Kompanie des Matrosen-Corps (somit 6 Mann)
- je 2 Gemeine pro Kompanie des Marine-Infanterie-Regimentes (somit 16 Mann).

Im Oktober des gleichen Jahres wurden neue Statuten für die Marine-Musikbanda herausgegeben.¹⁷ Damit wurde die Marine-Musikbanda in den Stand des Matrosen-Corps gegeben, dem sie sowohl militärisch-administrativ als auch disziplinar unterstand.

Zum Stand der Marine-Musik gehörten auch Unteroffiziere und Gefreite des aufgelösten Marine-Infanterie-Regiments. Das Kriegsministerium (Marine-Sektion) ordnete 1871 an, diese »bezüglich ihrer Chargen-Benennung und ihrer Gebühren den äquiparieren-

den Waffen-Chargen des Matrosen-Corps gleichzustellen und ... daß dieselben mit 1. April d.J. in die betreffende Gebühr zu treten haben. Von den im Stande der Marine-Musik am Lande zu führenden 38 Spielmännern dürfen 8 die Gebühren eines Matrosen II. Classe und 14 jene der Matrosen III. Classe beziehen, die übrigen 16 sind Matrosen IV. Classe.«¹⁸

1869 war vom Kriegsministerium eine »Vorschrift für die Aufnahme und Behandlung von Musik-Eleven« publiziert worden.¹⁹ Nach der A.h.E. vom 3.5.1871 hatte diese Vorschrift in der Kriegsmarine nunmehr unter modifizierten Modalitäten in Kraft zu treten.²⁰ Nach dieser »Vorschrift für die Aufnahme und Behandlung von Musik-Jungen in S.M. Kriegs-Marine« hatten die auf den bewilligten Stand zählenden Musikschüler künftig den Titel Musik-Jungen zu führen. Die Aufnahme in das Matrosen-Corps konnte ab einem Alter von 15 Jahren erfolgen.

1871 wurde der Stand der Marine-

Musik auf 100 Mann erhöht. 45 Mann waren eingeschifft, der Rest verblieb ständig in Pola.²¹

Literatur:

Aichelburg, Wladimir Graf
Die Marinemusik der k.u.k. Kriegsmarine (MGH 2/1875, S. 16ff)

Guillaume, Carl Marquis de
Marine-Gesetz-Sammlung nebst den bezüglichen Land-Armee-Circular-Verordnungen (Wien, div.Jgg.) (zit.: Marine-Gesetze)

Handel-Mazzetti, Peter Frh.
Geschichte der k.k. Kriegsmarine 1850-1866 (unveröffentlichtes Manuskript) (zit.: Handel-Mazzetti, Manuskript) o.V.

kaiserlich-königliches Armee-Verordnungsblatt (Wien, div. Jgg.) (zit.: A.V.B.)

o.V.
Verordnungsblatt für S.M. Kriegs-Marine

Normal-Verordnungsblatt für S.M. Kriegs-Marine (Wien, div. Jgg.) (zit.: M.V.B.)

¹⁶ Vdg. Abth. 1/M.S. Nr. 6113 vom 15.9.1868 (Marine-Gesetze 1868, S. 149 Nr. 3599)

¹⁷ Circ.Vdg. Abth. 1/M.S. Nr. 7148 vom 24.10.1868 (M.V.B. XXI/1868, S. 118 Nr. 80, sowie Marine-Gesetze 1868, S. 169 Nr. 3652, samt Beilage S. 314ff.)

¹⁸ Norm.Vdg. Abth. 1/M.S. Nr. 1317 vom 18.3.1871 (M.V.B. VI/1871, S. 28 Nr. 25)

¹⁹ Circ.Vdg. Abth. 5 Nr. 2809 vom 28.10.1869 (A.V.B. 86/1869, Nr. 302)

²⁰ Norm.Vdg. C.K./M.S. Nr. 597 vom 6.5.1871 (M.V.B. XV/1871, S. 57f. Nr. 51, samt Beilage)

²¹ Handel-Mazzetti, Manuskript I, S. 176; Aichelburg, *Die Marinemusik der k.u.k. Kriegsmarine*, in MGH Heft 2/1975, S. 16ff.

Donauraum — Strategie

Robert A. Tögel



v.l.n.r.: Mag. Robert C. Tögel (Projektmanager via donau), DI Hans-Peter Hasenbichler (Geschäftsführer via donau), Univ.Prof. DI Dr. Helmut Habersack (BOKU), EU-Kommissar Dr. Johannes Hahn Foto Christian Houdek



Das MESSSCHIFF 4 der via donau nach Umbau zum »Bereisungsschiff«. Die früher sehr voluminösen Mess- und Auswertungsgeräte wurden durch moderne Messinstrumente, die in einem Handkoffer Platz finden, ersetzt. Das Bereisungsschiff wurde im Zuge der Hahn-Reise erstmals eingesetzt. Foto R.C. Tögel.

EU-Kommissar Dr. Johannes Hahn auf Donaureise.

Im Rahmen seines mehrtägigen Besuchsprogrammes mit dem Schwerpunktthema Donauraumstrategie bereiste EU-Kommissar Johannes Hahn auch die Donau östlich von Wien und machte sich dabei persönlich ein Bild von dem im Frühjahr gestarteten Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg.

Hahn, zuständig für die EU-Regionalpolitik, wurde dabei von einer hochkarätigen ExpertInnendelegation mit TeilnehmerInnen aus dem bmvit, dem Lebensministerium, dem Nationalpark Donau-Auen, dem WWF, dem Land Niederösterreich sowie dem via donau Geschäftsführer, Hans-Peter Hasenbichler, begleitet.

EU-Unterstützung für das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg.

Positiv beurteilt Johannes Hahn die Fortschritte im Rahmen des Pilotprojektes Bad Deutsch-Altenburg:

»Zielsetzung des Vorhabens ist es, jene flussbaulichen Maßnahmen zu testen, die zur nachhaltigen Sicherung des Nationalparks und der Binnenschifffahrt beitragen. Im Kontext mit der im Rahmen der Donauraumstrategie vorgesehenen Attraktivierung der Donauschifffahrt leistet das Projekt daher einen wesentlichen

Beitrag für weitere Erkenntnisse. Darüber hinaus haben der integrative Planungsansatz - Wirtschaft und Ökologie gemeinsam – und das in Österreich entwickelte und erstmals zum Einsatz kommende granulometrische Verfahren zur Sohlstabilisierung europaweit schon jetzt Vorbildwirkung«, so Hahn im Rahmen seiner Besichtigung des Projektgebietes.

Donauraumstrategie.

Kernstück der Donauraumstrategie ist ein Aktionsplan, der konkrete Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Energie und Umwelt vorsieht.

»Gemeinsam mit dem bmvit hat via donau - in Kooperation mit dem rumänischen Verkehrsministerium - die Koordinationsrolle für den Themenbereich Donauschifffahrt übertragen bekommen. Ziel ist es, damit die Donauschifffahrt attraktiver zu machen und somit der österreichischen Industrie und Wirtschaft einen leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsweg Richtung Südosteuropa bereitzustellen«, erläuterte dazu Hasenbichler.

Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg: Mehr Wasser für die Donauauen und die Schifffahrt

Ziel des Pilotprojektes ist, die flussbaulichen Maßnahmen zu testen, die zur nachhaltigen Sicherung des Natio-

nalparks und der Entwicklung der Binnenschifffahrt beitragen sollen.

Vorgesehene Maßnahmen in der Projektstrecke sind Uferrückbau und Uferabsenkung, die Anbindung des langsam trocken fallenden Johler-Nebenarmes sowie die Optimierung der Niederwasserregulierung. Die Zugabe von etwas größerem Donaukieles soll die Stromsohle vor einer weiteren Eintiefung schützen.

»Die Vorbereitungsarbeiten sind abgeschlossen, die Durchführung der Arbeiten ist abhängig vom Wasserstand. Sobald der Strom es ermöglicht, starten wir mit den Flussbauarbeiten am Ufer. Wir sind zuversichtlich, dass wir bereits im Laufe dieses Jahres die ersten Ergebnisse sehen werden,« kommentierte Hasenbichler den aktuellen Projektstatus.

Eckdaten des Projekts:

Auftraggeber: via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

Standort: Nähe Bad Deutsch-Altenburg, Donau Stromkilometer 1887,5 bis 1884,5

Projektdauer: ca. 3 Jahre

Baukosten: ca. 14 Mio. Euro (exkl. MwSt.), davon rund 50 % EU-Förderung

Das Schlosshotel Zelenika

Das Schicksal eines Baujuwels in der Bocche di Cattaro

Franz Mittermayer

Dem fremden Skipper, der mit seiner Yacht in die Gewässer von Montenegro eingefahren ist und an der Polizeistation in Zelenika die Abwicklungen der Einreise erledigen will, fällt schon von weitem ein schlossartiges im venezianischen Stil errichtetes Gebäude direkt am Strand von Zelenika auf. Aus der Nähe betrachtet merkt man, dass das Gebäude leer steht und der Zahn der Zeit bereits deutliche Spuren hinterlassen hat.

Forscht man nach dem Ursprung und Zweck des Bauwerkes, so stößt man auf eine interessante und abwechslungsreiche Geschichte nicht nur des Bauwerkes sondern auch der Familie des Erbauers.

Die Geschichte beginnt mit einem menschlichem Schicksal und einer Geschäftsidee.

Als 1902 der pensionierte Husaren-Rittmeister *Dr. Antal Magyar* für seine in der Nähe des Fischerdörfchens Kuti erbaute Villa eine Zulassung als Gastwirtschaft ansuchte, dachte sich Niemand, dass hier in kurzer Zeit ein mondänes Strandhotel entstehen würde, welches binnen kurzer Zeit einen internationalen Ruf erwerben und bis heute ein kulturelles Wahrzeichen in der Bucht von Kotor darstellen sollte.

Dr. Antal Magyar wurde 1857 in Budapest geboren, war der Spross einer

in Pest beheimateten großbürgerlichen Familie und studierte Jura. Er schlug die Militärlaufbahn ein und brachte es bei den Husaren bis zum Rittmeister ehe er krankheitshalber frühzeitig in den Ruhestand treten musste.

Zur Linderung seiner Atemwegserkrankung suchte er die Küste am südlichsten Ende der Monarchie auf.

Nachdem Dr. Magyar 1894 durch die salzige Seeluft und das mediterrane Klima in Süddalmatien von seinem Kehlkopfleiden genesen war, beschloss er in der Gegend zu bleiben. Südlich von Dubrovnik, in der Bocche di Cattaro, der heutigen Bucht von Kotor, kaufte er ein direkt an das Meer grenzende Grundstück in der Größe von ca. 10 ha. Am Ufer erbaute er eine Villa, in der er sich mit seiner Familie, Frau Ida und Kindern Adorjan und Ida, niederließ. Die Villa wurde bald von Mitgliedern seines Verwandten- und Bekanntenkreises gut besucht. Kurz danach erbaute das k.u.k. Kriegs-



1901 steht bereits der Mittelteil der Villa

ministerium in der Bocche di Cattaro den dalmatinischen Anschluss an die bosnisch-hercegowinische Militärbahn, die am 16. Juli 1901 feierlich eröffnet wurde und neben der Villa Magyar ihren Endbahnhof hatte. Der Bahnhof erhielt den Namen Zelenika, nach jener in der Gegend zahlreich vorkommenden Strauchart (Phyllirea). Neben dem Bahnhof entstand in kurzer Zeit eine Siedlung, die den gleichen Namen führte.

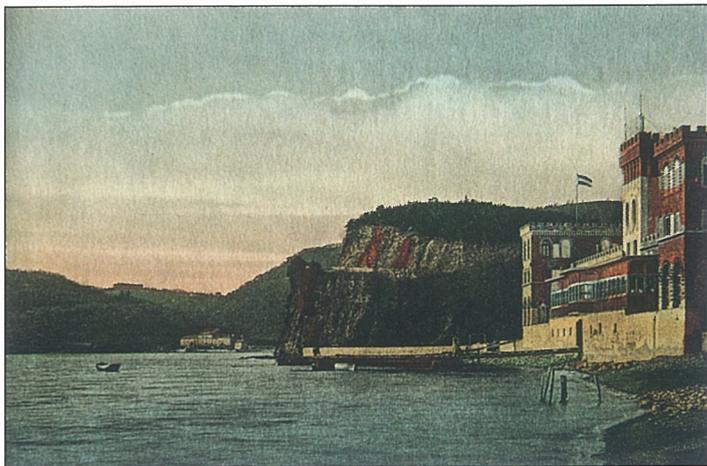
Da durch den Bahnanschluss die landschaftlich wunderbare aber abgelegene Gegend nun mit den Zentren der Monarchie verbunden und leicht zu erreichen war, reifte in Dr. Antal Magyar die



Dr. Antal Magyar Erbauer des Schlosshotels Zelenika in Husarenuniform



Zelenika: Die Eröffnung des Bahnhofs, 16. Juli 1901



Ansichtskarte des Hotels Zelenika

Idee seine Villa in ein Hotel umzubauen.

Nachdem der geschäftstüchtige ungarische Husaren-Rittmeister a.D. die erforderlichen Genehmigungen erhalten hatte, baute er die Villa schlossartig aus. Als Vorbild diente der Baustil des Arsenalles in Wien. In den Jahren 1902 bis 1904 wurde ein Backsteinpalast mit drei zinnenbewehrten Türmen errichtet. Antal Magyar ließ noch drei weitere Villen mit Nebengebäuden erbauen und legte einen Park an. Bis 1905 war die Anlage fertiggestellt und erhielt den Namen »Pension am grünen Strande«.

Dr. Antal Magyar orientierte sich neben dem, der damaligen Zeit entsprechendem, Wintertourismus und Luft-Kurbetriebes bereits nach dem damals noch unkonventionellen Sommerbadeverhalten und kann als Pionier des modernen Tourismus angesehen werden.

Im Führer durch die Bocche di Cattaro von A. Schmalix von 1906 heißt es: »...ein beliebter Sommer- wie Winter-

aufenthalt für Erholungsbedürftige, besonders Offiziere und Beamte mit ihren Familien aus der ganzen Monarchie...« Das Angebot für die Gäste erstreckte sich auch auf organisierte Ausflüge zu sehenswerten Plätzen der Umgebung. Es wurden

Fahrten bis Scutari

in der damaligen Türkei angeboten. Die reizvollen Landschaften der Bocche di Cattaro und ihres Hinterlandes fanden Anklang und die entsprechende Reklame zeigte Wirkung.

Das Hotel wurde bald ein beliebter Aufenthaltsort für Offiziere, Beamte und Angehörige der oberen Schichten. Ein großer Teil der Gäste kam aus Ungarn, der Heimat des Besitzers.

Es wurde in kurzer Zeit so angesehen, dass bald hochgestellte Persönlichkeiten, Fürsten sowie Angehörige von Herrscherhäusern zu den Gästen zählten. Darunter befanden sich der Fürst und spätere König Nikola von Montenegro; Peter I., vor seiner Krönung zum serbischen König; Kaiser Ferdinand von Bulgarien sowie Zogu als künftiger König von Albanien.

Der Erfolg verleitete Dr. Magyar zu weiteren großzügigen Projekten. Zuerst wurde in ein kleines Dampfschiff investiert um die Ausflüge besser gestalten zu können. Durch den Kontakt mit Fürst Nikola von Montenegro ermutigt, wurde ein weiterer Hotelbau in Antivari, dem heutigen Bar als Filiale von Zelenika geplant.

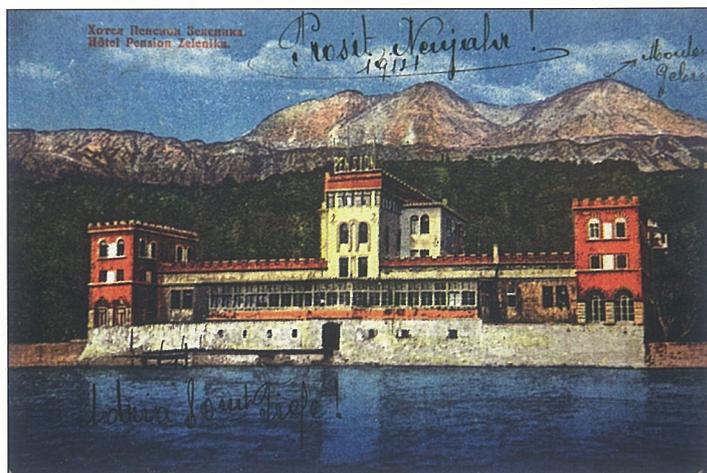
Antal Magyar wurde vermutlich durch den geschäftlichen Aufschwung sowie den Umgang mit hochgestellten Persönlichkeiten sorglos und verschwende-

risch. Er begann sich immer mehr zu verschulden und als er keinen Ausweg mehr sah, griff er, den Ehrbegriffen des k.u.k. Offizierskorps entsprechend, zur Pistole.

Im Juni 1909 war die Tilgung des Kredites fällig und Antal Magyar fuhr nach Ragusa, um in der Bank eine weitere Stundung bis Saisonende anzusuchen. Nachdem der Filialdirektor nach einer telefonischen Rückfrage bei der Zentrale in Zadar erklärt hatte, diese weitere Frist nicht gewähren zu können, schickte Antal eine Postkarte nach Zelenika mit der lapidaren Erklärung nicht mehr nach Hause zu kommen.

Danach spazierte er auf der Halbinsel Lapad den Promenadenweg entlang bis zum Kap Petka. Dort wo der Weg über einer steilen Felswand endete und der Ausblick von Ragusa bis weit in den Süden, wo sich die Bucht von Cattaro befindet, reicht, wartete er bis zum Sonnenuntergang und dicht am Abgrund stehend setzte er sich seine Kavalleriepistole an die Schläfe und drückte ab.

Dem Hotel drohte im folgenden wirtschaftlichen Chaos die Umwandlung in ein Zentral-Militärspital der Bocche di Cattaro. Dies konnte nur durch energische Agitation abgewendet werden. Der Witwe Ida Magyar, die zu gleichen Teilen mit ihren noch nicht volljährigen Kindern (Adorjan und Ida) das Erbe antrat, stand in dieser schweren Zeit Mirko Komnenovic aus Topla sehr hilfreich zur Seite. Dieser war ein Nachkomme von Michele Comnenovich, der 1718 jene Delegation anführte, welcher der Doge von Venedig die Selbstverwaltung der kleinen neben Castelnovo liegenden Gemeinde Topla bewilligte. In der **Villa Komnenovich** befindet sich heute das kleine aber sehenswerte Stadtmuseum von Hercegnovi. Der an der wirtschaftlichen Entwicklung der Bocche di Cattaro interessierte Geschäftsmann entwickelte die zur Rettung des Hotels notwendigen Maßnahmen. Die beiden unwirtschaftlichen Schiffe mussten veräußert werden um die akutesten Schulden zu begleichen. Das Hotel selbst wurde an einen geeigneten Interessenten aus Ragusa verpachtet und durch den Pachtzins war die Tilgung der weiteren Schulden gewährleistet.



Man wünscht Prosit 1914

DIE PROMINENTESTEN BESUCHER DES PENSION / HOTELS IN ZELENIKA



Petar Karadordevic
um Neujahr 1903
SRBIJA/Serbien



Knjaz Nikola I.
um 1905
CRNA GORA/Montenegro



Car Ferdinand I.
1911
BALGARIJA/Bulgarien



Ahmed Zogu
1924
SHQIPERIA/Albanien



1910 wurde das Hotel in »Strandhotel Zelenika« umbenannt.

Der Sohn Adorjan Magyar, bei dem die Eltern frühzeitig eine hohe künstlerische Begabung festgestellt hatten, war zur Kunstausbildung nach Rom, Florenz und Budapest geschickt worden. Als Freiwilliger absolvierte er beim 2. Husarenregiment in Kronstadt seinen Militärdienst. Im Range eines Korporals wurde Adorjan wegen Lungentuberkulose, ähnlich wie sein Vater, frühzeitig entlassen.

In den Jahren vor Ausbruch des großen Krieges konnte sich Adorjan im gesunden Klima der Bocche erholen und die Tuberkulose ausheilen.

Die junge Ida Magyar heiratete den ungarischen, ursprünglich aus Bayern stammenden, Artillerieoberleutnant Karoly Baumann, der im Krieg in eine Festung an der montenegrinischen Grenze kommandiert wurde.

Im Ersten Weltkrieg musste Adorjan wieder einrücken. Da er mehrere Sprachen beherrschte, wurde er in seiner eigenen von der k.u.k. Militärverwaltung beschlagnahmten Villa als Telefonist eingesetzt. In die Nachbarschaft Kumbor wurde das Seearsenal verlegt und somit die wesentlichsten Einrichtungen des zweitgrößten Kriegshafen der k.u.k. Monarchie. Mit der Bahn wurden fast ausschließlich Militärpersonen und militärische Nachschubgüter herangebracht. Die Sommerfrischler und Luftkurortgäste blieben aus. Das Leben in der Bocche di Cattaro unterlag kriegswirtschaftlichen Notwendigkeiten. Vor dem österreichisch-ungarischen Angriff auf Montenegro, quartierte sich der Gene-

ralstab der k.u.k. Truppen im Hotel ein. Nach der Erstürmung des Lovcen, der Einnahme der Hauptstadt Cetinje und dem Sieg über das Königreich Montenegro wurde es Still im Hotel. Der national ungarisch gesinnte Adorjan Magyar, der gegenüber dem Krieg eher kritisch eingestellt war, wurde wegen seiner Sprachkenntnisse dem Militärgericht in Cattaro als Dolmetscher zugeteilt. Nach dem Matrosenaufstand Anfang Februar 1918 hatte Adorjan Magyar bei einem Teil der Gerichtsverhandlungen mitzuwirken. Der Krieg endete mit der absehbaren Niederlage des Kaiserreiches und brachte für das Hotel Veränderungen von dem es sich nie mehr zum alten Glanz erholen sollte.

Mit Ende des Ersten Weltkrieges, löste sich die k.u.k. Monarchie auf und das Strandhotel Zelenika gehörte dem neugegründeten SHS-Staat und späteren Jugoslawien an. Im Hotel, das vorerst vom serbischen Militär belegt war, quartierten sich die Amerikaner des internationalen Flottenverbandes, der in die Bocche di Cattaro eingefahren war, ein. Es kam im Hotel zu Treffen der in der Bucht befindlichen Kommandanten der Siegermächte. Danach richteten sich wieder serbische Offiziere häuslich im Hotel ein und als diese endlich das Haus verließen befand sich das Hotel in einem erbarmungswürdigen Zustand. Die Fenster waren zerschlagen, das Inventar kaum mehr vorhanden, insgesamt alles in schlechtem Zustand.

Adorjan Magyar gelang es ein paar Zimmer wieder halbwegs herzurichten. Die ersten »normalen« Gäste waren albanische Händler, die den Transit vom Schiff zur Bahn in Zelenika nutzten.

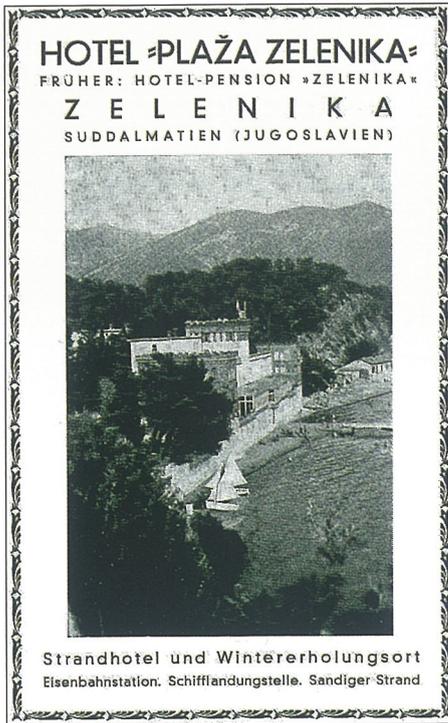
Zollrechtliche Schranken gab es anfänglich zwischen den neu entstandenen Staaten noch nicht.

Die serbische Verwaltung enteignete Adorjan Magyar als »feindlichen Staatsangehörigen«. Die Intervention des befreundeten Mirko Komnenovics, der inzwischen Parlamentsabgeordneter in Belgrad war, eine Unterschriftenliste von etwa sechzig alteingesessenen hochangesehenen Bürgern sowie der Druck von lokalen Zeitungen bewirkte, das Adorjan als Verwalter eingesetzt wurde. Aber es wurde der Familie das bestehende Recht der Einbürgerung verweigert. Wesentlich aber war, dass der Hotelbetrieb weitergeführt und wieder zahlende Touristen beherbergt werden konnten. Das Haus wurde nun hauptsächlich von Personen des Mittelstandes der neugegründeten Tschechoslowakei, die offensichtlich den Zusammenbruch der Monarchie wirtschaftlich am besten überstanden hatte, besucht. Erst in den 30-er Jahren kamen wieder vermehrt Gäste aus Ungarn nach Zelenika.

Mit einem nur viereinhalb Meter langen Segelboot, das den Namen TRAUM führte unternahm Adorjan Magyar alleine abenteuerliche Törns die ihn nach Lissa/Vis, zur Blauen Grotte nach Bisevo, bis Abbazia und Korfu führten.

Daneben kümmerte er sich sehr um Kunst sowie Kunstgeschichte und entwarf als ungarischer Nationalist, der im slawischen Süddalmatien aufgrund seiner Herkunft benachteiligt und schikaniert wurde, eigene Theorien zur Herkunft und Vorrangstellung des ungarischen Volkes.

In dieser Zeit hatte die Familie (seiner Schwester Ida) Baumann immer mehr



Werbung der Zwischenkriegsjahre

den Betrieb des Hotels übernommen und sich immer deutlicher häuslich eingerichtet.

Adorjan Magyar heiratete und seine aus dem Banat stammende Frau Aranka gebar ihm 3 Söhne (Zoltan, Csaba und Akos) und eine Tochter (Tünde).

Zuvor hatte er mit Unterstützung der Mutter als Haupteigentümerin, durch einen Tausch aller Schlösser klare Verhältnisse geschaffen was die Baumanns bewog Zelenika zu verlassen.

Obwohl Investitionen getätigt und fünf neue Zimmer hinzugefügt wurden, hatten nur drei Zimmer fließendes Wasser. Während die ehemalige Bankangestellte Aranka sich um die wirtschaftlichen Belange kümmerte, betreute Adorjan wie bereits vor dem Krieg die Gäste und fungierte bei den Ausflügen als Fremdenführer. Daneben bemalte der kunstbegabte Adorjan eigenhändig die Wände und das Mobiliar mit folkloristischen Ornamenten und mythologischen Darstellungen.

Dadurch sowie der vorteilhaften Lage mit eigenem Strand und günstigen Preisen nahm das Hotel wieder einen Aufschwung und blieb wettbewerbsfähig.

Die bedrohlichen Ereignisse am Vorabend des zweiten Weltkrieges bewirkten, dass die Gäste aus der Tschechei und auch aus Ungarn immer mehr aus-

blieben. Das Hotel geriet wieder in eine Krise, die zum Verkauf von Wertgegenständen zwang.

Ein in dieser Zeit in unmittelbarer Nachbarschaft neu gebautes Hotel bildete zusätzlich eine starke Konkurrenz.

Bei Kriegsausbruch wurden nach der jugoslawischen Mobilmachung die Reservisten im Hotel einquartiert. Die Möbel wurden entfernt und Stroh diente als Schlafflager. Im Hotelpark grasten die Pferde und rauchten die Gulaschkanonen. Nach dem ersten Bombenangriff auf den Hafen Zelenika verließen die Reservisten fluchtartig das Hotel.

Danach bevölkerten italienische Bersaglieri des italienischen Balkanfeldzuges das Hotel. Ihnen folgten Einheiten der 48 Infanteriedivision »Taro«. Die Division war Teil des II. italienischen Korps, welches 1941 beim Angriff auf Griechenland und der Besetzung Jugoslawiens eingesetzt wurde. Danach kam noch das Bataillon »Ivrea« des 4. Alpinieregimentes, das zur Partisanenbekämpfung herangezogen wurde, nach Zelenika. Das neue Nachbarhotel wurde von der italienischen Kommandantur belegt.

Adorjan Magyar, entnervt durch die Verwüstung des Hotels durch die Besatzer, stellte Oberst Ulisse Rosati des 2. Artilleriebataillon der Division »Taro«, in vermutlich nicht sehr diplomatischer Weise, zur Rede

Das hatte zur Folge, dass Adorjan Magyar Anfang 1943 verhaftet, und nach 5-monatiger Haft im Gefängnis von Castelnuovo nach Italien deportiert wurde.

Er wurde in Rocca di Mezzo am Fuße des Gran Sasso d'Italia in einer Privatunterkunft interniert. Im Herbst wurde in dem am Gran Sasso liegenden Hotel »Campo Imperatore« der abgesetzte und verhaftete Duce, Benito Mussolini, bis zu seiner spektakulären Befreiung durch ein Kommandounternehmen der SS unter Skorzeny, untergebracht.

Adorjan, der eine Trattoria in Rocca di Mezzo mit künstlerischen Ornamenten ausgemalt hatte, begann 1944 mehrere Kirchen der Umgebung und auch ein in der Nähe liegendes Nonnenkloster auszumalen. Dies führte dazu, dass er nicht mehr als normaler Internierter behandelt wurde, sondern sich

freier bewegen konnte und ein angesehenes Mitglied der Gesellschaft wurde. Die Leute nannten ihn »Professore«. Nachdem der Krieg auch die Apenninhalbinsel erreicht hatte, wurde das Leben turbulenter und Adorjan musste sich zwischendurch vor den deutschen Besatzern verstecken. Nach Kriegsende verdingte Adorjan sich in L'Aquila als Porträtmaler und sparte um seine Rückkehr nach Zelenika finanzieren zu können. Erst zu Neujahr 1946 konnte er im heimatlichen Hotel seine Familie in den Arm nehmen.

Wie war es inzwischen zu Hause weitergegangen?

Das Hotel wurde 1943 von der italienischen Verwaltung als Kindererziehungslager zur ideologischen und vormilitärischen Erziehung der dalmatinischen Jugend herangezogen. Am Tor des Parkeinganges prangte die Überschrift »Gioventù italiana del Littorio« – kurz GIL.

Anfang September 1943 kam Unruhe in die italienische Besatzung, zuerst verschwanden die faschistischen Schwarzhemden und das GIL-Lager wurde aufgelöst.

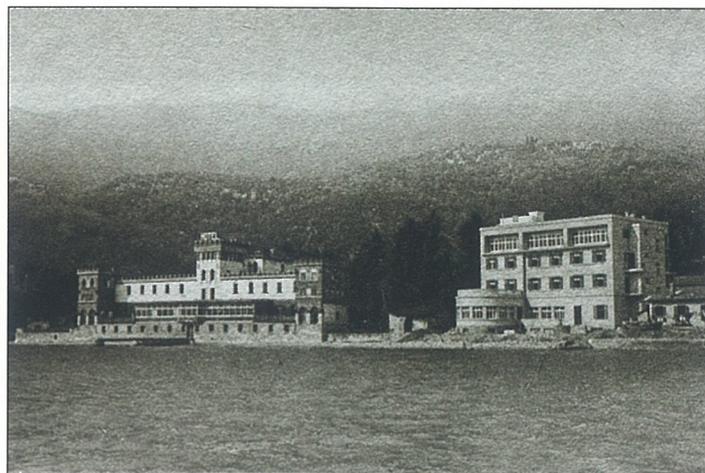
Die Halbinsel Prevlaka wurde von deutschen Soldaten besetzt. Von der Mole in Zelenika wurden italienische Soldaten eingeschifft. Die Bevölkerung plünderte die vollen Magazine Zelenikas.

Im wieder leer gewordene Hotel wurden deutsche Soldaten einquartiert. Im neugebauten Nachbarhotel richteten sich die Offiziere ein.

Die Versorgungslage wurde schlechter und die Ernährung der Familie immer schwieriger. Die Italiener hatten unter anderem Gerät und Munition auch Dynamitstäbe mitsamt Zündern und Zündschnüre hiergelassen. Zoltan begann damit zu fischen. Nachdem fast der ganze Sprengstoffvorrat verbraucht war, kam es beim Präparieren einer Sprengladung zur Explosion. Zoltan der an der linken Hand schwer verletzt wurde kam in ein deutsches Lazarett zur Behandlung.

Mit der Zeit merkte man, dass die Umgebung mehr und mehr von den Partisanen beherrscht wurde. Die deutschen Besatzer zogen sich komplett ins

Hotelpension
»ZELENIKA«
 (Zelenika—Boka Kotorska, Dalmatien)
 Das bequemste Seebad Dalmatiens. Sandiger Strand unmittelbar vor dem Hause. Wintererholungsort. Prachtvolle Ausflüge nach Montenegro und Albanien. Insel der Toten. Blaue Grotten. —
 50% Ermäßigung auf jugoslaw. Bahnen.
Dr. A. Magyar's Erben,
 Besitzer.



Werbung für Zelenika in der Zwischenkriegszeit

Zelenika und neues Nachbarhotel, Foto 1941

Nachbarhotel zurück und verkehrten in der Bucht nur mehr am Wasserwege.

Im November 1944 zog die deutsche Wehrmacht ab, unterließ es aber nicht, das von ihnen benutzte Nachbarhotel zu sprengen. Durch die gewaltige Explosion wurde auch das ehrwürdige Strandhotel erheblich beschädigt.

Nun zogen die Partisanen in Zelenika ein. Sie entfernten die Hotelmöbel um das in der Nähe liegende Krankenhaus damit auszustatten. Im Hotel gab es nun statt Betten Stroh und das Haus wurde mit deutschen Kriegsgefangenen belegt.

Die Versorgungslage wurde so ernst, dass Aranka Magyar die letzten brauchbaren Inventargegenstände des Hotels bei den Bauern der Umgebung gegen Lebensmittel eintauschen musste. Diese Fahrten führten sie bis in die Gegend von Bar in Südmontenegro.

1948 wurde das Hotel im kommunistischen Jugoslawien, ohne jede Entschädigung für den Eigentümer, verstaatlicht. Der ehemalige Besitzer Adorjan Magyar musste versuchen als Bauer seinen Lebensunterhalt zu erwirtschaften. Das Hotel wurde, der politischen Anschauung entsprechend, verändert. Während man zum Glück die alte schlossartige Bauform nicht ändern konnte, wurde die Innenausstattung radikal umgestaltet. Die alten Dekorationen, vor allem die von Adorjan über Jahre hinweg eigenhändig geschaffenen Wandmalereien, wurden zur Gänze vernichtet. Es wurde bei keinem der neu geschaffenen Zimmer ein Bad eingebaut. Dieser Komfort war scheinbar für die gewerkschaftlich zugeteilten Gäste

nicht notwendig. Aber bereits nach 12 Jahren sah man ein, dass mit dieser Ausstattung der sich anbahnende moderne Tourismus nicht mehr zufriedengestellt werden konnte. Das Hotel Zelenika wurde 1960 der Stadt Sarajevo überlassen, die es bis zum Zerfall Jugoslawiens als Kindererholungsstätte nutzte. Zwischenzeitlich war eine neue Autostraße quer durch das ehemalige Grundstück der Familie gebaut worden. Adorjans zweiter Sohn, Caba Magyar gründete auf der anderen Seite der Straße den ersten Campingplatz in Montenegro.

Anlässlich des 90-jährigen Bestandes des Hotels gab es, noch während der Wirren des jugoslawischen Bürgerkrieges, Planungen für einen dem Massentourismus angepassten Umbau.

Es kam jedoch anders. Das Hotel wurde in Folge des jugoslawischen Zerfalles von der Admiralität der Kriegsmarine Restjugoslawiens requiriert und als Sitz genutzt.

Ein von Zoltan Magyar in Hercegnovi gehaltener Vortrag über die Geschichte des Tourismus in Montenegro anlässlich der 90-Jahrfeier der Hotelgründung, die wegen des Krieges um ein Jahr verschoben werden musste, löste polemische Diskussionen aus, die sogar in Printmedien ausgetragen wurden.

2002, zum 100 Jahrestag der Pensionsgründung, gab es einen feierlichen Empfang durch den Admiral im Schlosshotel, bei dem dieser äußerte, dass er am liebsten den Hausschlüssel jetzt an die ehemaligen Eigentümer zurückgeben würde. Leider verlief die weitere Geschichte anders.

Als Montenegro 2005 selbständig

wurde, verließ die Marine das Hotel. Es steht seit dem leer und ist der Beschädigung durch Vandalismus und dem langsamen Verfall ausgesetzt.

Bereits 2004 wurde ein Gesetz zur Rückerstattung ehemals unbezahlt verstaatlichter Vermögen erlassen.

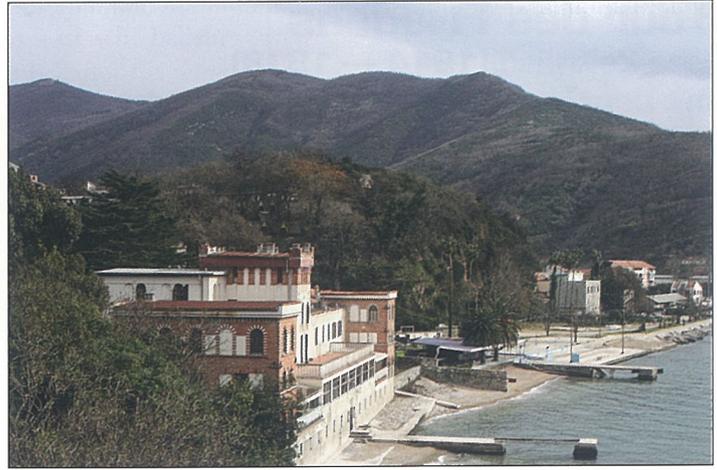
Die Rechtsnachfolger des ehemaligen Besitzers Adorjan Magyar, die Erbgemeinschaft Magyar-Baumann, hat so gleich den Rückgabeanspruch geltend gemacht. Obwohl bereits im Jahre 2005 ein Rückgabebescheid von der Gemeinde Herceg-Novi erlassen wurde, ist bis dato die Rückgabe noch nicht erfolgt. Differenzen zwischen den Erben gestalteten die bisherigen Verhandlungen noch schwieriger.

Zuerst hat die Staatsanwaltschaft von Herceg-Novi Beschwerde gegen den Rückgabebescheid wegen möglicher Rechtsansprüche aus Sarajevo eingeleitet. Nachdem dieser Punkt bis 2007 abgeklärt und ein neuer Rückgabebescheid ausgestellt wurde, hat die Staatsanwaltschaft wegen eines Fehlers in der Katastereintragung eine neuerliche Beschwerde erhoben. Die Korrektur an der Katastereintragung musste in Bar vorgenommen werden, dadurch wurde der Akt in der Folge von Bar an die Beschwerdekommision der Regierung in Podgorica übermittelt. Jedoch wurde auf die Beilage des berichtigten Katasterauszuges vergessen. In Podgorica wurde wegen des fehlenden Katasterauszuges der Rückgabebescheid »ein-kassiert«. Der nach angeforderte Katasterauszug ist ca. 2 ½ Jahre von Bar nicht nach Podgorica weitergeleitet worden.

Weiters gab es in Bar im Jahre 2010



Die alte Postkarte...



...Zelenika Jänner 2006



Der heutige Zustand des Hotels



Auch hier haben Vandalen gehaust

eine Zusammenkunft von staatlichen Vertretern mit Vertretern der Erbgemeinschaft, bei der es zu einer, mittlerweile angefochtenem, Unterbrechung des Rückgabeverfahrens gekommen ist.

Zwischenzeitlich wurde von den Erben Modernisierungsentwürfe für das Hotel und die Parkanlage erarbeitet.

Es ist zu hoffen, dass die Rückgabe für die Erhaltung dieses Baujuweles noch

rechtzeitig erfolgen und das Strandhotel Zelenika im neuen Glanz erstrahlen wird.

Quellenangabe und Literaturhinweise:

Schriftverkehr mit Dipl.-Ing. Dr. Zoltan Magyar,
Am grünen Strand
von *Sende Magyar und Maria Jenkel* 2004
Die Bocche di Cattaro
von *A. Schmalix, München und Brixen* 1906
Illustrierter Führer durch Dalmatien
von *R. E. Petermann, Wien* 1899
Die Adria
von *A. v. Schweiger-Lerchenfeld*
Blaues Meer und schwarze Berge
von *G. Baumberger, ca.* 1900
Dalmatien, Das Land der Sonne
von *Moriz Band, A. Hartlebens Verlag ca.* 1900
Dalmatien
von *M.M. Holbach, Wien Leipzig* 1909
Illustrierter Führer durch Dalmatien,
A. Hartlebens Verlag 1915

Grieben Reiseführer „Dalmatien“, Berlin 1930
Dalmatien Almanach 1913, Wien
Cattaro von *F. X. Fleischhacker, Wien* 1957
Die Matrosen von Cattaro
von *Friedrich Wolf, Reclam*
Besuchet Montenegro, Touristische Informationen 1957,
Titograd
Jugoslawien – Revue Tourist
von *E. Fodor, München* 1963
Adriatische Ufer
von *Humbert Fink, Molden* 1978
Reise nach Dalmatien und Montenegro
von *J. G. Kohl, Berlin* 1987
Die Eisenbahn in Boka Kotorska 1901-1968
von *J. Weber, Hercegnovi* 2009
K.u.k. Befestigungen, Militärbauten u. Anlagen im Raum
Cattaro (Kotor)
von *N. Zsupanek, Graz* 2009

Tour des Friedens

Eine Zeitreise (1914 — 1918)

mit dem Hausboot durch Westflandern, Belgien

Erich Schöller



27.8.2012 – Es ist 12.30 Uhr und wir erreichen nach einer gemütlichen Autofahrt (in Belgien sind ja nur 120 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt) die Basisstation von LeBoat in Nieuwpoort in Westflandern. Wir – das sind meine Frau Gaby und ihre beiden Töchter Kathi und Steffi. Die Basis ist etwa 2 km vom Zentrum Nieuwpoort entfernt und leicht zu finden.

»Goeden dag!« begrüßt uns freundlich Alexandre, der Stationsleiter von LeBoat. »Das ist euer Schiff«, deutet er auf eine Caprice am Anleger. »12 m lang, mit Flybridge, zwei Kabinen mit eigenen Bädern und kompletter Küche sowie ein großer Salon.« Im Handumdrehen sind die Formalitäten erledigt und während meine Mädels ihre Sachen auf das Schiff bringen, geht Alexandre mit mir einen Routenvorschlag auf einer Karte durch und er erklärt mir dabei die Besonderheiten beim Schleusen und beim Öffnen der Brücken. »Veel plezier, viel Spaß!« waren noch seine verabschiedenden Worte, bevor ich selber an Bord gehe, um ebenfalls mein Gepäck zu verstauen. Heute können wir nicht mehr fahren, da die Schleuse in Nieuwpoort nicht mehr geöffnet wird. Die erste Besonderheit auf dieser Route: Nieuwpoort liegt direkt an der Nordsee und es sind drei Kanäle über eine gemeinsame Hauptschleuse mit der See verbunden. Die Schleuse kann nur in einem Zeitfenster von einer Stunde bei Höchststand der Flut geöffnet werden, also erst in den Morgenstunden des kommenden Tages.

Wir fahren daher noch mit dem Auto in das nahegelegene Nieuwpoort, um ein wenig die Abendstimmung am Meer zu genießen und uns mit den kulinarischen Gegebenheiten vertraut zu machen. Nieuwpoort selbst ist ein lebhafter kosmopolitischer Badeort und wegen seiner 2 km langen Promenade sehr beliebt. Die Stadt liegt am Fluss Yser, 3 km vor der Mündung zur



Basisstation von LeBoat in Nieuwpoort

Nordsee. Es wird in Nieuwpoort-Bad und Nieuwpoort-Stadt unterteilt. Hier befindet sich auch ein wichtiger Fischereihafen. Sechs Kanäle, die durch viele Schleusen koordiniert werden, schließen sich dem Yser bei Nieuwpoort an. Also schlendern wir auf der Promenade zwischen dem Yachthafen und dem Meer entlang und besichtigen ein wenig das Städtchen. Da gibt es einmal den Nieuwpoorter Riesen – Jan Turpin II – aus dem Jahre 1963, 10,60 m hoch und der größte Riese Europas. Ebenfalls am Weg liegt das Denkmal Albert I – ein Denkmal zu Ehren der Fischer, die während des letzten Krieges auf See starben. Der überdachte Fischmarkt mit seinen täglichen Fischversteigerungen findet natürlich mein besonderes Interesse, weniger das meiner Mädels. Natürlich entgeht uns auch nicht der »Grote Markt« mit seinem Glockenturm – ein UNESCO-Weltkulturerbe – und das alte Renaissancehaus – wieder aufgebaut 1924. Hinter dem Rathausplatz sehen wir den »Onze-Lieve-Vrouwekerk«, ein Kirchturm, der in beiden Weltkriegen zerstört wurde, jedoch 1922 und 1946 in seinem ursprünglichen gotischen Stil wieder aufgebaut wurde. Im Turm gibt es ein Glockenspiel mit 67 Glocken.

Und so sind wir auch schon mitten drin in unserer Zeitreise!

28.8.2012 – Um 08.45 Uhr erwecke ich den Diesel zum Leben. Hinter mir liegt ein feudales Frühstück, das mir die Mädels mit viel Liebe zubereitet haben. Telefonisch melde ich mich bei der Schleuse Sint-Joris an und die Schleusenwärterin fragt mich freundlich »wo wollt ihr hin?« Nach »Diksmuide« antworte ich. »Okay« sagt sie, ich werde euch beim Kollegen an der Tervatebrücke anmelden, damit er euch ohne Wartezeit die Brücke öffnet. Ich bedanke mich recht herzlich und schon stehen wir vor der Sint-Joris-Schleuse und schleusen problemlos durch den 124 m langen und 20 m breiten Schiffslift. Mit einem kräftigen Hupton bedanke ich mich nochmals bei der freundlichen Schleusenwärterin. Einige Zündtakte später sind wir auf der Ijzer. Es erwartet uns eine schöne, wind- und wettergeföhnte Polderlandschaft. Doch so ruhig und still sich das knapp 80 km lange Gewässer durch die Weite Flanderns schlängelt, so mörderisch wütete der I. Weltkrieg an seinen Ufern. Hunderttausende Soldaten aus über 30 Nationen fielen während dieses Krieges, starben und krepiereten in der Hölle



Sint-Joris-Schleuse - wer die Tore passiert, muss mit einer unfreiwilligen Dusche rechnen!

der Stellungskriege. Einen Sieger gab es nicht, nur verbrannte Erde, Giftgas und Tod.

Gegen mittags erreichen wir **Diksmuide**. Der Anleger des 16.000 Einwohner-Städtchens ist neu, die Handynummer des Hafenmeisters prangt auf einer Infotafel. Noch bevor ich die Nummer in mein Handy tippen kann, gesellt sich ein belgischer Bootsbesitzer zu mir und fragt mich freundlich, ob er mir helfen könne. »Der Hafenmeister kommt erst am Abend« teilt er mir höflich mit und wir plaudern noch ein wenig »von woher wir kommen und wohin es weiter gehen soll«. Heute wollen wir jedenfalls noch gut Essen gehen, sage ich zu Jerome, der sich zwischenzeitlich vorgestellt hatte. »Da müsst ihr unbedingt ins Water en Vuur gehen – in



Der Grote Markt in Diksmuide mit seinem Rathaus und Glockenturm; im Hintergrund die Sint-Niklaas-Kirche

der Nähe des Hafens - ist sehr beliebt bei Bootsfahrern und bekannt für seine lokale und frische Küche«. Ich nehme den Tipp dankend an und schlendere wieder zurück zum Boot, um den Landstrom anzuschließen und meine Crew über den Vorschlag zu informieren. Noch bevor wir uns auf den Weg in die Stadt machen können, sitzt Herr Hansen bei uns an Bord. »Ich bin diese Woche der Hafenmeister und komme aus Aachen« stellt er sich vor, »denn es gibt keinen eigenen Hafenmeister und jede Woche übernimmt ein anderer Bootsbesitzer im Portus Dixmuda diesen Job, um die Kosten für einen eigenen Hafenmeister zu sparen«. »Dafür sind die Liegegebühren recht günstig«, führt er weiter aus. Dem kann ich nur zustimmen, denn wir zahlen nur € 10,- pro Nacht für die Liegegebühr – inkludiert sind Strom und ein Schlüssel für den Sanitärbereich der Hafenanlage. Nach einer Kunstpause holt er ein paar Informationsbroschüren aus der Tasche und legt sie auf den Tisch. »Morgen«, sagt er, »müsst ihr unbedingt den Yzer Turm und natürlich das Zentrum besichtigen«.

Also das mittelalterliche Stadtzentrum wollen wir heute noch ansehen und so machen wir uns, nachdem wir uns bei Herrn Hansen für die umfassenden Infos recht herzlich bedanken, auf den Weg. Ausgerüstet mit einem kleinen Stadtplan erkunden wir auf dem sogenannten »Stadlink« die faszinierende Geschichte der Stadt. Den Weg auf dem 3,2 km langen Rundgang weisen im Boden eingearbeitete goldene Nieten und

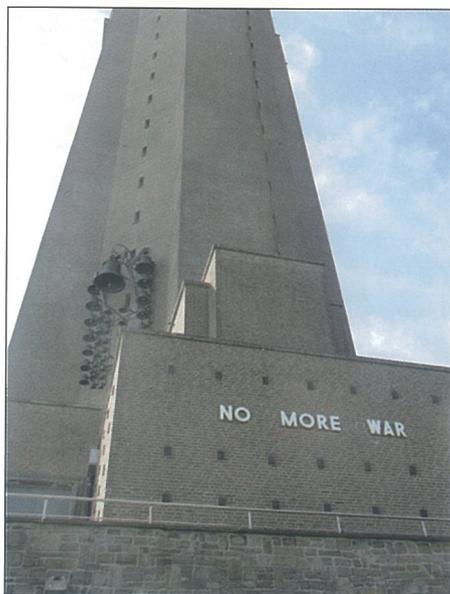
16 Tafeln. Zuletzt gelangen wir auf den Grote Markt (Marktplatz) mit seinem Rathaus und dem Glockenturm. Das Rathaus mit Belfried gehört seit 1999 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Der Turm selbst enthält ein 30-Glockenspieler. 1428 hatte an gleicher Stelle das ers-



Kleiner Mann im Mond am Grote Markt in Diksmuide

te Schöffenhäuser gestanden, das 1567 durch einen Neubau ersetzt wurde. Im 19. Jahrhundert wurde dann das Rathaus gebaut, das im Ersten Weltkrieg völlig zerstört und 1923 zusammen mit dem Stadtturm wieder aufgebaut wurde. Die gotische Sint-Niklaas-Kirche gleich hinter dem Rathaus ist nach Plänen aus dem 14. Jahrhundert wieder aufgebaut worden. Am Marktplatz steht noch die Statue »Kleiner Mann im Mond« und ich komme vor lauter Staunen fast nicht mit dem Fotografieren nach. Nach so vielen geschichtlichen Eindrücken schlendern wir eine Einkaufsstraße – wichtig für meine Mädels – zurück in Richtung Hafen – Hunger macht sich bemerkbar. In dem empfohlenen Lokal genießen wir die authentische belgische Küche und traditionelle Atmosphäre. Den Abend lassen wir dann bei einem guten, aber starken belgischen Bier ausklingen.

29.8.2012 - Gut, dass wir gefrühstückt haben! Mit leerem Magen wäre das Kriegsmuseum im Yzer Turm wohl kaum zu ertragen gewesen. Der Turm ist 85 m hoch und wurde zwischen 1951 und 1965 erbaut. Die Parole »Kein Krieg mehr« wurde in vier Sprachen hinzugefügt. Ein Lift bringt uns auf die oberste Ebene und ein toller Fernblick bietet sich in alle Richtungen. Dann geht es in das Innere des Turms. Auf 22 Etagen regiert der Tod multimedial in Wort und Bild, heulen Gra-



Das Kriegsmuseum im 85 Meter hohen Yzer-Turm ist ein mächtiges Mahnmahl des Friedens

naten, schreien Verwundete, riecht es nach Chlorgas und Senfgas. Irgendwie sind wir froh, wieder draußen zu sein. Aber auch **Vladslo**, die letzte Ruhestätte von über 25.000 deutschen Soldaten, ist ebenfalls kein Ort der Freude. Bewegt stehen wir vor Käthe Kollwitz's berühmten Trauerskulpturen. Zu Füßen des lebensgroßen Kunstwerks ruht Peter Kollwitz, der Sohn der Künstlerin. Er hatte sich gleich zu Kriegsbeginn als 18-jähriger freiwillig gemeldet und war wenige Wochen später bei einem Angriff auf Diksmuide ums Leben gekommen. Nach so viel Kriegseindrücken gehen wir wieder zurück in das Stadtzentrum und lassen den Tag mit süßer belgischer Schokolade ausklingen. Der morgige Tag sollte uns dann weiter nach Ypern führen.

30.8.2012 – Kurz vor 09.00 Uhr bin ich im Büro des Hafenmeisters und Herr Hansen dürfte schon auf mich gewartet haben. Freudestrahlend teilt er mir mit, dass er den Brückenwärter von Knokkebrug bereits über unser Kommen verständigt hat und wir daher ohne weiteren Aufenthalt Richtung Ypern fahren können. Ebenfalls hat er den heutigen Wetterbericht zur Hand – »es ist schönes Wetter vorhergesagt!« Ich gebe die Dusche-Schlüssel zurück und wir verabschieden uns sehr herzlich. Um 9.15 Uhr starte ich den Motor und wir fahren langsam durch das Stadtgebiet von Diksmuide. Auf der Höhe

des Büros des Hafenmeisters noch ein kurzer Hupton und er winkt uns noch lange nach. Langsam verschwindet die Silhouette der Stadt samt ihrem prägnanten Yzer Turm. Nach einer einstündigen Fahrt stehen wir vor der Knokkebrug. Wir warten keine fünf Minuten und schon sind wir durch. Nach der Brücke ist gleich der Abzweig in den Ieper-Ijzer-Kanal; Wiesen, Fleckvieh, idyllische Fluss-Auen bestimmen von jetzt an das Bild. In großen Schleifen gräbt sich der schmale Kanal durch die beschauliche Natur. Vor uns liegen noch zwei Schleusen, die ebenfalls durch Brückenwärter von der Knokkebrug bedient werden. Moderne Technik hat hier noch keinen Einzug gehalten, denn die Schleusen werden jeweils händisch mit einer Kurbel betrieben. Nach einer weiteren Stunde gemächlicher Fahrt erreichen wir die erste Schleuse. Während das Wasser uns in der Schleuse langsam um 3,5 m hebt, plaudern wir angeregt mit dem Schleusenwärter. Er fragt uns wie lange wir in Ypern bleiben und wann wir denn beabsichtigen zurück zu fahren. »Wenn wir eine fixe Zeit vereinbaren, können wir ohne Wartezeit wieder zurückfahren« meint er. Wir wollen in zwei Tagen den Kanal zurück fahren und vereinbaren als Schleusenzeit 09.00 Uhr. Er notiert sich das in einem kleinen Büchlein und schon geht es weiter. Nach einer weiteren halben Stunde Fahrt erreichen wir die zweite Schleuse. Danach wird der Kanal immer breiter und in der Ferne sehen wir bereits die hohen Türme von **Ypern**. Am späten Nachmittag erreichen wir das Ende des Kanals und wir legen in einem kleinen Hafen an. Auch hier wieder das gleiche Prozedere wie in Diksmuide; man meldet sich telefonisch beim Hafenmeister an. Es dauert nicht lange und eine Frau stellt sich als Hafenmeisterin vor. Ich bezahle insge-

samt € 20,- für den Liegeplatz für zwei Tage im Voraus – inklusive natürlich Landstromanschluss und Frischwasser. Freundlich beschreibt sie mir noch den kürzesten Weg in das Zentrum und wir machen uns alsbald, nachdem wir am Ponton gut vertäut sind, auf den Weg in die Stadt. Neugierig, was uns heute erwarten wird.

Nach einer kurzen Wegstrecke erreichen wir den Kern der geschichtsträchtigen Stadt, den *Grote Markt*. Der Anblick übertrifft unsere Erwartungen. Der Marktplatz ist umgeben von wunderschön gestalteten Bürgerhäusern. Rechts neben uns erblicken wir die gewaltig aussehende *Lakenhal* (Tuchhallen, Gewandhaus), 132 m lang und einer der größten profanen gotischen Gebäudekomplexe Europas mit einem 70 m hohen Belfried, der zum UNESCO-Welterbe gehört und ein 49-teiliges-Glockenspiel enthält. In dem Gebäude ist das mehrfach ausgezeichnete Museum »In Flanders Fields« untergebracht – eine interaktive Ausstellung von Erlebnisberichten über das Schlachtfeld 1914 – 1918 bei Ypern. Dahinter erhebt sich imposant die Sankt-Martins-Kathedrale, Bischofskirche des ehemaligen Bistums Ypern von 1561 bis 1801. Links von uns erheben sich mächtig das Rathaus und das Gerichtsgebäude. Unvorstellbar, dass diese Stadt am Ende des Ersten Weltkrieges fast völlig zerstört war und anhand von Originalplänen und überlieferten Bildern originalgetreu in nur 12 Jahren



Im Vordergrund meine Crew Steffi, Kathi und Gaby; im Hintergrund das Rathaus von Ypern mit der Lakenhal und Belfried, dahinter die Türme der Sankt-Martins-Kathedrale

(1920 – 1932) wieder aufgebaut wurde. Im Moment macht sich aber ein anderes Gefühl in uns bemerkbar und so steuern wir zielstrebig auf das In't klein stadhuis zu – ein hübsches Bistro direkt neben dem Rathaus gelegen. Es gibt »brochette d'agneau« und »brochette de poisson« – gegrillte Lamm- und Fischspieße. Bei einem Rochefort, ein köstliches dunkles Trappistenbier - 11,3%! - lassen wir den heutigen Tag Revue passieren.

31.8.2012 – Es ist jetzt 10.00 Uhr und wir stehen vor dem Eingangsportal zur Lakenhal – zuvor haben wir uns aber noch mit einer kräftigen Frühstückunterlage gestärkt, die uns wie immer Steffi mit viel Liebe zubereitet hat. Was wird uns heute erwarten? Bereits beim Eintreten empfängt uns düstere und schwermütige Musik, ein paar Stufen noch und wir betreten den Museumsbereich »In Flanders Fields«. Auf zwei Ebenen wird eindrucksvoll interaktiv die Zeit des Ersten Weltkrieges 1914 – 1918 dargestellt. Während des Ersten Weltkrieges lag Ypern ab Herbst 1914 direkt an der Westfront und war stark umkämpft. Die deutschen Truppen versuchten mehrmals, die Stadt einzunehmen, wurden dabei aber zurückgeschlagen (November 1914 und April 1915). Am 22. April 1915 wurde von der deutschen Seite das erste Mal Chlorgas eingesetzt. Giftgas – insbesondere Senfgas – wird in Frankreich daher auch als »Yperit« bezeichnet. Die Stadt wurde bis zum Ende des »Großen Krieges« von den Alliierten gehalten; bei

Ypern kämpften vor allem Soldaten aus dem Britischen Empire. Während dieser Zeit ließen in Ypern eine halbe Million Menschen ihr Leben. Nach dem Krieg wurde die stark zerstörte Stadt teils originalgetreu, teils frei historisierend wieder aufgebaut. Ypern selbst wird

jetzt noch von einem gigantischen Höhlennetz durchzogen: Um den gegnerischen Granaten zu entgehen, bauten britische und neuseeländische Minenarbeiter und Abwasseringenieure in der flämischen Tiefebene ein komplettes Höhlensystem. In den Jahren 1917 und 1918 lebten in Ypern mehr Menschen unter der Erde, als die Stadt heute Einwohner hat – immerhin knapp 35.000. Die Höhlen und Tunnel waren logistische Meisterwerke. Es gab unterirdische Küchen, Krankenhäuser, Operationssäle, Systeme für Abwasser- und Müllentsorgung, in einigen Höhlen sogar Strom.

In insgesamt 38 Stationen werden all diese Kriegsgräuel dem Besucher multimedial näher gebracht. Bevor wir das Museum verlassen, erklimmen meine Frau Gaby und ich noch den Belfried. Nach 231 steilen Stufen bietet sich uns ein toller Rundblick über die Stadt.



Blick vom Belfried in Ypern: im Vordergrund das Gerichtsgebäude und im Hintergrund das Menenpoort



Im Glockenturm des 70 m hohen Belfried in der Lakenhal in Ypern

Beim Zurückgehen müssen wir durch den Glockenturm kraxeln und uns eröffnet sich dort ein tolles Schauspiel. Wir stehen inmitten der 49 Glocken als das Werk gerade zu spielen beginnt. Es ist zwar laut, aber dafür ein unsagbares Erlebnis, das wir so lange nicht vergessen werden. Den Ausgang erreicht, steuern wir

so gleich die gegenüberliegende Creperia an und kaufen süße belgische Waffeln. Die haben wir uns jetzt verdient. Während wir am Stadtbrunnen sitzen und unsere Waffeln genießen, erblicke ich am Dach der Tuchhalle verschiedene goldene Figuren. Eine davon trägt eine Katze in der Hand und soll auf eine weitere Begebenheit hinweisen: Im Obergeschoss der Tuchhalle wurde im Winter die Wolle gelagert und damit das Ungeziefer diese nicht zerstören konnte, wurden Katzen herangebracht, deren Aufgabe es war, das Ungeziefer zu fangen. Im Frühling wurde die Wolle dann kontrolliert und verkauft. Die Katzen wurden dann aus dem Gebäude geworfen, um die Tötung der Dämonen zu symbolisieren. Alljährlich findet das traditionelle »Kattestoet« (Fest der Katzen) statt und dabei werden Spielzeugkatzen anstelle der damals lebendigen Katzen vom Rathausurm geworfen.

Langsam machen wir uns auf den Weg und erkunden anhand eines Stadtplanes und Wegweisers die Stadt mit ihren zahlreichen historischen Gebäuden und Fassaden. Am späten Nachmittag gehen wir bereits vom Hunger geplagt ins »Vivaldi« – keine traditionelle, aber dafür deftige italienische Küche. Während des Essens blicke ich immer häufiger auf die Uhr. »Nervös?« fragt mich Gaby. Nein, aber wir sollten zumindest kurz vor Acht am Menenpoort sein. Das Menenpoort ist eines von vier Denkmälern der Alliierten zu Ehren der vermissten Soldaten des Ersten Weltkrieges, die kein bekanntes Grab haben. Insgesamt 55 000 Namen von vermissten Solda-

ten des Britischen Empire sind in dem Denkmal eingraviert. Seit dem 11. November 1929 blasen die *Yperner Zinkenbläser* am *Menenpoort* täglich, bei jedem Wetter, den »Last Post« (Zapfenstreich). Die einzige Pause gab es während der Besetzung durch die Deutschen vom 20. Mai 1940 bis zum 6. September 1944. In diesen Tagen wurde der »Last Post« stattdessen am militärischen Brookwood Friedhof in Surrey, England durchgeführt. Noch am Tag der Befreiung Yperns durch polnischen Soldaten wurde die Zeremonie wieder nach Ypern verlegt, obwohl in einigen Stadtteilen noch immer gekämpft wurde. Heute dürfen wir – wie viele andere Touristen, Veteranen und Uniformierte – dem Ereignis beiwohnen. Bevor wir zurück zum Schiff schlendern, kehren wir noch in einem belgischen Pub am Marktplatz ein, um obligatorisch ein weiteres belgisches Bier zu verkosten – ein Leffe Abteibier mit 9,2%. Müde fallen wir in unsere Kojen.

1.9.2012 – Pünktlich um 09.00 Uhr stehen wir wie vereinbart vor der Schleuse Boezinge dorp. Heute erwartet uns Schleusenwärter Jaques. »33 Jahre mache ich schon diesen Job« erzählt er uns, während er wieder händisch die Schleusen bedient. »Wohin fahrt ihr heute noch« fragt er in gutem Deutsch. Wir wollen zumindest noch **Veurne** besichtigen. »Das trifft sich gut, denn ich habe heute den ganzen Tag Dienst und betreue auf dieser Strecke einen Großteil der Schleusen und Brücken«. Und so ist es auch, schon bei der nächsten Schleuse erwartet uns Jaques lächelnd und er

erzählt während des Schleusens, dass er jedes Jahr im Zillertal Urlaub macht. »Ah, darum sprichst du so gut deutsch«. Wir unterhalten uns noch über Familie und Land und weiter geht es Richtung Lokanal. Nachdem wir etliche Schleusen und Brücken passiert haben, machen wir am späten Nachmittag an einem Anleger im Kanal fest. **Veurne**, ein 12 000 Einwohnerstädtchen, liegt nur einen Steinwurf weit von der Küste und der französischen Grenze. Wir schauen uns die Giebelhäuser am Grote Markt an – für den französischen Schriftsteller Victor Hugo übrigens der schönste Platz auf Erden. Wir können das nur bestätigen. Der rechteckige Marktplatz wird von einem reizvollen Ensemble historischer Gebäude eingfasst. Darunter das Rathaus (ursprünglich ein spanischer Pavillon, erbaut zwischen 1448 und 1530), der ehemalige Gerichtshof mit Turm und die alte Fleischhalle, alle aus dem frühen 17. Jahrhundert. Der Belfried wurde 1999 in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen. Ebenfalls vom Markt aus bewundern wir die beiden Kirchen St. Walburga und St. Nicolas. Die St. Nicolas-Kirche stammt ursprünglich aus dem 12. Jahrhundert und wurde zwischen 1494 und 1497 wieder aufgebaut. Natürlich schauen wir hinein. Vor uns erblicken wir ein schönes dreiteiliges Altarbild aus dem 16. Jahrhundert von Jan Amstel. Nach der Kirchenbesichtigung flanieren wir noch ein wenig durch die Einkaufsstraßen und genießen in einem der einladenden Cafés eine Portion goldgelber Fritten und ein schokoladenbraunes Trappistenbier. Der stimmungsvolle

Stadtspark, schmale Straßen und enge Gassen prägen den Weg zurück zum Boot.

2.9.2012 – Am vorletzten Tag unserer Reise wollen wir noch nach **Oostende**. Eigentlich ist eine Weiterfahrt von der Plassendalebrücke nach Oostende nicht möglich, da Hausboote keinen Funk haben. Indem ich mein SRC vorweisen konnte, hat mir Alexandre bei der Bootsübergabe eine mobile Funkstation mit an Bord gegeben, sodass einem Besuch von Oostende nichts mehr im Wege steht. Beeindruckt stehen wir vor den riesigen Schleusenanlagen inmitten der Stadt. Indem wir genug von den düsteren Kriegsschauplätzen haben, wollen wir hier in Oostende die Gegenwart mit ihren schönen Sehenswürdigkeiten erleben. Die Stadt selbst wird ja auch als die »Königin der Seebäder« bezeichnet und ist eine lebendige Stadt mit malerischen Ecken, einem gemütlichen Vergnügungsviertel und einer abwechslungsreichen Gastronomie mit etwa 300 Restaurants. Erstes Ziel unseres Ausfluges ist die Strandpromenade. Diese erstreckt sich über den gesamten Seedeich und ist von zahlreichen Straßencafés gesäumt. Wir haben wieder mal herrlich strahlendes Sonnenwetter und uns bietet sich ein toller Blick auf die Nordsee. Während Kathi und Steffi bereits die Stadt unsicher machen, sitzen Gaby und ich in einer windgeschützten Strandbar und beobachten das Treiben am Strand. Einige Leute baden noch – brrr, und das bei 7 Bft. Windstärke. Genug vom Strandbummeln begeben wir uns in Richtung Stadtzentrum. Von weitem bereits sichtbar, die zwischen



Die Yperner Zinkenbläser im Gespräch mit Touristen und Veteranen



Veurne – Blick vom Kirchturm der St. Nicolas-Kirche auf das Rathaus mit Belfried und dahinter die St. Walburga-Kirche



Oostende – Königin der Seebäder und quirrlige Hafenstadt – zwischen dem historische Segelschiff MERCATOR tummeln sich große und kleine Yachten

1899 – 1905 erbaute neugotische St. Petrus und Paulus-Kirche. Leider ist sie geschlossen und so inspizieren wir das dahinter liegende Hafengebiet. In Oostende befinden sich neben einem Kurbad eine Vielzahl an Häfen: Jachthäfen, Fischereihäfen, Werften und ein Fährhafen für den Verkehr nach England.

Imposant steht im Stadthafen das Segelschiff MERCATOR vor uns. Es ist der einzige historische Großsegler in Belgien. Das Schiff hat viel zu erzählen, denn im Laufe der Jahre fuhr es über fast alle Weltmeere. Das ursprüngliche Interieur des Dreimasters wurde erhalten und bietet die Kulisse für ein nautisches Museum, in dem eine ganze Reihe von wunderschönen Gegenständen, die während der langen Reisen gesammelt wurden, ausgestellt werden.

Noch mehr gilt mein Interesse dem am Visserskaai ausgestellten Museumsschiff AMANDINE – O.129 (<http://www.museum-amandine.be/>). Im März 1998 wurde in der alten Schiffswerft am Slipwaykaai mit der Restaurierung des letzten Island-Fischtrawlers angefangen und seit 2000 ist er hier am Trockendock am erneuerten Visserskaai ausgestellt. Der gemeinnützige Verein »Maritiem Site Oostende« ist von einigen Personen mit Herz für alte Fischereifahrzeuge gegründet worden und kümmert sich um die Ausbildung und Beschäftigungschancen von Arbeitssuchenden. Das Originelle an dem Museumsstück ist nicht nur, dass alles originalgetreu restauriert wurde, sondern, dass auch jeder Raum mit Duftgeneratoren die damaligen Originalgerüche an Bord nachempfinden lässt.

Angespornt vom Duft brutzelnder Eier mit Speck aus der Kombüse und duftendem Kaffee aus der Kapitänskajüte eilen wir doch relativ rasch in Richtung Marktplatz und lassen uns in einem der vielen Restaurants nieder. Bei einem großen Stück original belgischer Schokoladentorte und einem Pott Sangria beobachten wir das Treiben am Platz. Es erinnert mehr an einen Urlaubsort irgendwo in Spanien, als an einen Ort hier an der Nordsee. Vermutlich auch deshalb, weil Oostende seine historische Bedeutung während des auch als Achtzigjährigen Krieg bekannten niederländischen Unabhängigkeitskampfes gegen die Spanier erlangte. Während meine weibliche Crew beschließt, eine ausgedehnte Shoppingtour durch die vielbelebten Einkaufsstraßen zu starten, bestelle ich mir lieber noch einen Sangria und genieße die warmen Sonnenstrahlen am Marktplatz der ehemaligen königlichen Sommerresidenz. Am späten Nachmittag treffen wir uns in einem typisch belgischen Bistro und ich bestelle mir zum Abschluss noch einmal »Mosselen in witte wijn met frieten« (Muscheln in Weißwein mit handgeschnittenen Fritten) – das Nationalgericht der Belgier.

3.9.2012 – Pünktlich um 8.00 Uhr geben wir unser Boot in der Charterbasis LeBoat in **Nieuwpoort** zurück. Alexandre wünscht uns noch eine angenehme Weiterreise und einen schönen Aufenthalt in Brügge – denn dort wollen wir als nächstes hin, aber das ist eine andere Geschichte.



Der beschauliche Ieper-Ijzer-Kanal – im I. WK Schauplatz mörderischer Kämpfe



Die 132 m lange Lakenhal (Tuchhalle) in Ypern wurde im I. WK völlig zerstört

Meine Erlebnisse als Funker in Italien

Kurt Schaefer



Es sind wahrscheinlich nicht mehr viele, die einst im 2. Weltkrieg auf deutschen Kriegsschiffen dienten und heute noch auf Erden wandern - und so komme ich einer Bitte nach, einige Episoden aus dieser Zeit zu berichten:

Ich werde Funker

Es war im Jänner 1942, als ich nach kurzer Ausbildung in Wien 10., Trostkaserne, als Funker auf den italienischen Flughafen Grosseto - in der Toskana, gegenüber der Insel Elba - abkommandiert wurde.

Ich erinnere mich noch gut an den ersten Tag im Funkraum: »Hier ist unser Rufzeichen und die unserer Nebenstellen. Wenn ein Spruch kommt nehmen Sie Verbindung auf und schreiben mit! Bei Überhören: Kriegsgericht!« Sagte der diensthabende Unteroffizier und verschwand.

Als ich mir den Kopfhörer aufsetzte, hörte ich das Gezirpe von mindestens vier verschiedenen Sendern durcheinander! Wie sollte ich denn da etwas heraushören? Nicht einmal die klaren ungestörten Morsezeichen des Übungsgerätes in der Wiener Kaserne konnte ich richtig mitschreiben! Und das hier? Und Kriegsgericht? Mir wurde übel.

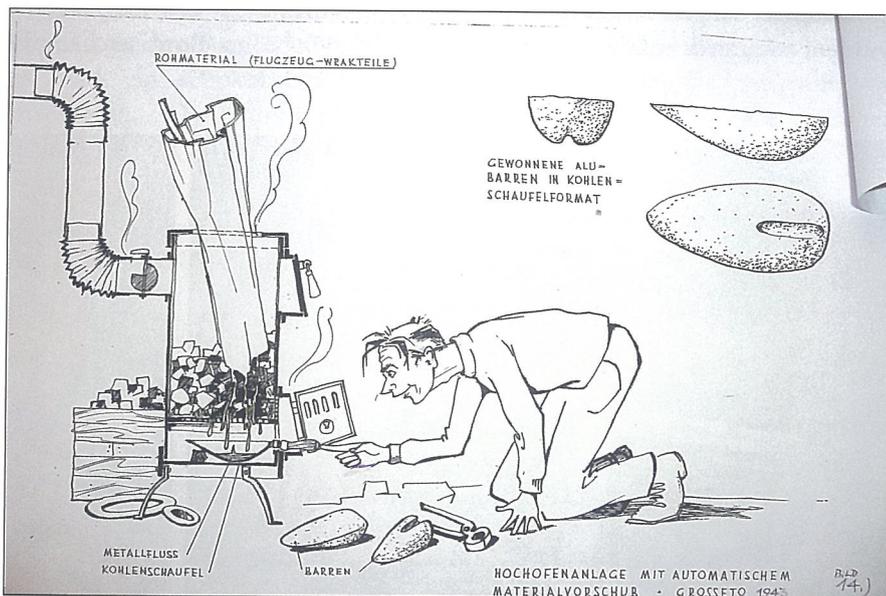
In meiner Not wandte ich mich an einen Obergefreiten der Stamm-Mannschaft, der an einem anderen Empfänger saß, die Kopfhörer an den Schläfen, die Feldpost lesend, die eben gekommen war. »Reg' Dich nicht auf, ich mach das schon, der hat Dich nur schrecken wollen mit dem Kriegsgericht. Wirst sehen in zwei Wochen kannst Du das auch.« Und so war es dann, aber bis ich 120 (zwei Zeichen pro Sekunde) fehlerfrei hören konnte musste ich schon länger an der Welle sitzen. Wer übrigens glaubt, dass das Können eines Funkers vom Intelligenz- oder Bildungsgrad abhängt, der ist im Irrtum. Wir hatten Leute, die hatten kaum einen Volksschulabschluss und waren hervorragende Funker. Ich denke da an den »alten« Jahn - Bäckergehilfe von einer friesischen Insel, er hörte fehlerfrei 140 Klartext vom Sender »ABC«, der in der Nacht die Frontberichte der Alliierten sendete, die er direkt in die Schreibmaschine tippte. Das war zwar verboten, aber wir auf der Funkstelle wussten immer das Brandneueste. Bis Weihnachten 1942 hatte ich die Funkprüfung mit 120 fehlerfrei gemacht und war damit als Bordfunker einsetzbar. Was war mit dem »Kriegsgerichts-Pepi«? Der kam eines Tages in den Funkraum und meinte: »Schaefer, zeichnen Sie alle Funker!« Es hatte sich schon herumgesprochen, dass ich gerne Karikaturen

zeichnete. Also gut - Befehl ist Befehl. Ich nahm ein Funkersprachformular, setzte mich so, dass er nicht sehen konnte was ich zeichne. Als ich damit fertig war, zeigte ich die Zeichnung herum - alle brüllten vor Lachen - der Unteroffizier brüllte auch, aber nicht vor Lachen: »Wenn Sie mich noch einmal »karikieren« mache ich Meldung wegen Untergrabung der Autorität eines Vorgesetzten!« Warum nicht gleich Kriegsgericht?

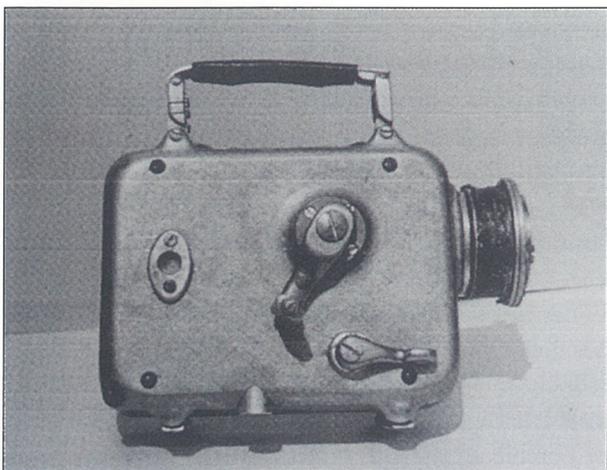
Heimaturlaub

Bevor ich meinen ersten Einsatz an Bord hatte, war noch ein Heimaturlaub fällig, ich war ja schon ein Jahr in Grosseto. Als der Urlauberzug über die Grenze nach Österreich fuhr (damals hieß das ja Ostmark und wir waren daher die »doofen Ostmärker«, wie wir dann später an Bord begrüßt wurden) und ich die grünen Wälder und Wiesen sah, kam mir zu Bewusstsein, was ich in Italien so vermisste.

Große Wiedersehensfreude, ich bekam von meinem Vater ein Geschenk, das meine weiteren Tätigkeiten prägte, das Buch von Hans Hass »Unter Korallen und Haien«. Seit vielen Jahren war es üblich, dass unser Vater mit der ganzen Familie Sommerferien (damals war es noch genussreiche Ferien, heute ist es Stressurlaub) in Dalmatien verbrachte. Als Tierarzt war er sehr an Meerestieren interessiert und konnte auch meine Schwester und mich dafür begeistern. Das Buch gab mir den Anstoß, selbst Unterwasserfilmen zu wollen. Es gelang mir Papa zu überreden, mir seine 8mm Kodak zu leihen, da ich dazu ein Unterwasser-Gehäuse machen wollte. Das war der Anfang einer ereignisreichen Geschichte, die schließlich zur



»Hochofenanlage« mit automatischem Materialvorschub - Grosseto 1943



Die erste hüllenlose Unterwasserkamera M8/1 ist endlich fertig 29.Mai 1943



Erst »Kohlen schippen« ...

weltweit ersten, an sich wasserdichten Kamera führte. Aber das ist eine andere lange Geschichte, die ich in meiner Autobiographie festgehalten habe.

Hier nur soviel: Nach meiner Rückkehr nach Grosseto ging ich daran, in Nachtdiensten, Abfall-Aluminium von der Flugzeugreparatur-Werkstatt in Barren zu gießen, um im nächsten Urlaub die Unterwasser-Kamera bauen zu können.

Ausbildungszentrum für Torpedoflieger

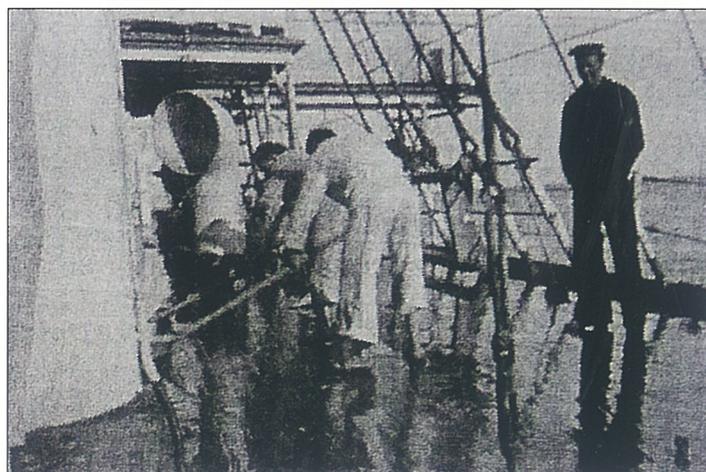
Grosseto wurde 1943 zum Ausbildungszentrum ausgebaut und ich wurde zur Funkmannschaft auf das Zielschiff kommandiert. Unsere Funkergruppe bestand aus einem Obergefreiten und einem Gefreiten - der war ich. Die gesamte Schiffsbesatzung samt Offizieren waren »Amigos«, also »befreundete Italiener«

Auch das Schiff war ein »Italiano vero« mit Namen AMMIRAGLIO MAGNAGHI, ursprünglich ein Segler, was nach der Bauart mit Klippersteven, Bugspriet und soliden Wanten durchaus glaubhaft erschien. Es sollte erst als Vermessungsschiff verwendet werden und im 1. Weltkrieg zum Frachtschiff umgebaut worden sein. Jedenfalls hatte es bei seiner Verwendung als Zielschiff noch die alte Dampfmaschine, wie das Foto vom Kohlentrimmen zeigt. Das waren immer sehr »russige« Tage. Das Essen erhielten wir aus der Bordkombüse, die finster und schmutzig war, wie eine Schmiede – und so nannten wir sie auch.

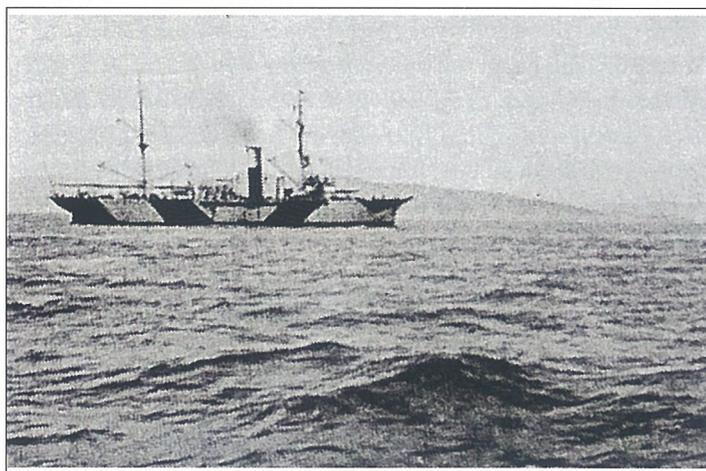
Die Geschwindigkeit des Kolchers war max. 5-6 kn, was aber für die Verwendung als Zielschiff offenbar genügte. Außerdem trug es den damals üblichen Tarnanstrich.

Übungsschießen

Da ich damals neu an Bord war, so war für mich das erste Torpedo-Manöver für mich etwas völlig Ungewöhnliches. Ich stand an der Reling als eine Junkers Ju 88 - als Torpedoflugzeuge wurden auch Heinkel He 11 eingesetzt - im Anflug war und aus 25 m Höhe warf ... ich nur eine Wasserfontäne und die Blasenbahn auf mich zukommen, direkt unter meinem Standpunkt. aber wo ist denn der Torpedo?



...dann »Rein-Schiff«



AMMIRAGLIO MAGNAGHI als Zielschiff

Der war schon lange unter dem Schiff durch ... damals wusste ich noch nicht, dass er seiner Blasenbahn etwa 15 Meter vorausläuft - je nach eingestellter Lauftiefe. Beim nächsten Wurf konnte ich den »Silberfisch« dann schon sehen. Besonders gut sah ich aber den beim nächsten Schuss. Nach dem Abwurf aus geschätzten 250 Metern Entfernung kam die übliche Wasserfontäne, die aber nicht in die Blasenbahn

übergang. Das war ungewöhnlich - und bald sah ich was da auf das Schiff zukam: Wie ein wildgewordener Wal sauste der Torpedo mit einer meterhohen Bugwelle heran - ein Oberflächen-Läufer, der direkt unter mir in die Bordwand einschlug! Ich hörte einen dumpfen Schlag und sah, wie der rot-weiss gestrichene Übungskopf des Torpedos abbrach und das ganze Geschoss in der Tiefe versank. Außer einer ordentlichen Beule ist der guten MAGNAGHI nichts geschehen, der alte Kasten war doch fester als wir dachten.

Im Gegensatz zu Oberflächenläufern gab es auch noch Grundgänger und Kreisläufer.

Kreisläufer: Dieser läuft nach dem Abwurf in kreisförmiger Bahn bis sein Pressluftvorrat aufgebraucht ist. Diesem wilden Hund musste man aus dem Weg gehen, da man nicht wissen konnte, was ihm noch alles einfällt.

Grundgänger: Ein richtig eingestellter Torpedo ging beim Abwurf wie eine Bombe ins Wasser, sprang nach einigen Sekunden wie ein Delphin aus dem Wasser, platschte längsseits auf und lief dann in der eingestellten Tiefe (7 Meter, die MAGNAGHI hatte 5 Meter Tiefgang) schnurgerade weiter, unter dem Zielschiff durch. Ein Grundgänger geht nun wie eine Bombe ins Wasser - bis auf den Grund.

Diese Versager wurden auf Sabotage zurückgeführt, was einige Aufregung in der Kommandozentrale verursachte.

Hier gebe ich einige Hinweise auf die Abwurftechnik, die wahrscheinlich kaum bekannt sein dürfte.

Anflug: Dieser musste so knapp als möglich über der Wasseroberfläche erfolgen, etwa 2 bis 5 Meter. Da dies aber gegen des Wasserspiegel schwer abzuschätzen ist, wurden Übungsflüge entlang des Strandes Marina di Grosseto unternommen, wovon ich noch einige Filmszenen habe.

Abwurf: In ca. 200 Metern vor dem Ziel musste auf 25 Meter Höhe gegangen und der Torpedo abgeworfen werden.

Abwehr: Der Pilot musste sofort mit Abwehrkurven und durch Hoch- und Tiefgehen dem feindlichen Abwehrfeuer zu entgehen versuchen. Das war die gefährlichste Situation des Angriffes, bei dessen Übungen oft Unfälle passierten. Ein ganz besondere schneidiger Pilot ist bei diesem Abwehrmanöver sogar unter dem Klüverbaum der MAGNAGHI durchgeflo-

gen, was mit so großen Maschinen wie Ju 88 oder He 111 schon eine beachtliche Leistung war.

Ein anderer hatte weniger Glück und kam bei einer scharfen Kurve mit der Flügelspitze in das Wasser. Davon noch später, als ich auf dem Fl.B war.

Der Grundläufer

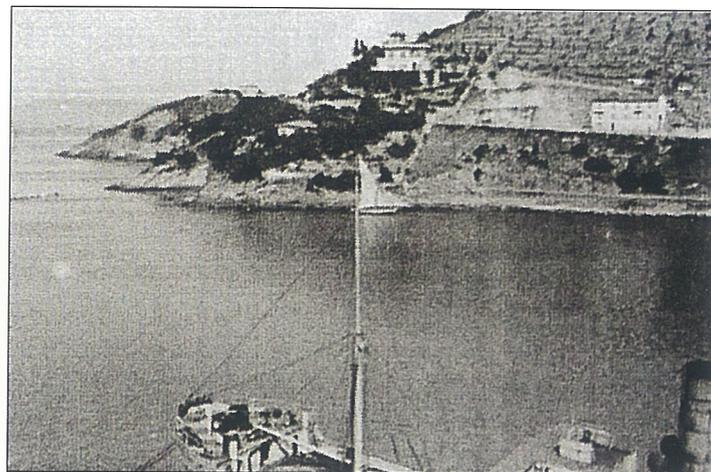
So ein Luder bereitet mir einst ziemliche Unannehmlichkeiten. Eines Tages war die Inspektion eines hohen Offiziers - ich weiss nicht mehr, welcher »Goldfasan« das war - an Bord der MAGNAGHI angesagt und ich hatte die »Ehre«, die allerhöchsten Befehle an die vier Fl.B Boote bei besonderen Ereignissen per Funk weiterzugeben. Zuerst ging alles gut, ich saß mit meinen Tornister-Funkgeräten direkt neben den Offizieren. Vorbildliche Anflüge und Abwürfe - bis einer nicht aufsprang, alle warteten gespannt - nichts - ein Grundgänger! Da kam plötzlich Bewegung in die Gesellschaft und irgendeiner brüllte mich an, sofort eines der FL Boote an die Abwurfstelle zu rufen um für eine spätere Bergung eine Boje zu setzen, da es hier kaum 20 Meter tief war.

Wie es in solchen Situationen gewöhnlich ist, es war unmöglich Funkverbindung zu bekommen! Ich drehte an allen möglichen Knöpfen und Schaltern - nichts - Ruhe im Äther. Alles was ich hörte war das Gebrüll des Generals, oder was er war: Ich mach sie persönlich für den Verlust des Torpedos verantwortlich! Sie werden den Torpedo ersetzen!« »Jawohl, Gefreiter Schaefer ersetzt den Torpedo« - war alles was mir im Moment einfiel. Irgendwie hat es aber dann noch geklappt - froh war ich schon, als dieses Theater vorbei war. So etwas Ähnliches ist mir dann noch einmal passiert.

Unser Funkraum auf der MAGNAGHI war direkt inter der Brücke am Hauptdeck. Wir hatten wieder einmal Sendestörung und konnten keine Verbindung mit dem Flughafen Grosseto bekommen. Wir waren drei Mann, ein Unteroffizier, ein Obergefreiter und ein Gefreiter - ich - »versuchen wir es doch über den großen Schiffssender meinte einer«. So gingen wir zu dem großen italienischen Funkraum, der mittschiffs auf Deck stand und von dem das Kabel zur Antenne hinaufging, die zwischen den beiden Masttops in einer Höhe von 30 Me-



Weihnachten 1942 habe ich im Funkraum in Grosseto gefeiert.



Der kleine Hafen Porto Santo Stefano auf der Halbinsel Monte Argentario.

tern gespannt war. Eine beeindruckende Anlage. Wir traten ein, die Bulleys waren wegen der grellen Sonne mit Vorhängen versehen. Als sich unsere Augen an die Dunkelheit gewöhnt hatten, sahen wir zwei Gestalten in Liegestühlen. Das leise Schnarchen der zwei »Amigos« wirkte ungemein beruhigend, aber wir mussten sie wecken, schließlich stand das Schiff ja unter deutschem Kommando.

Mit unseren geringen Sprachkenntnissen versuchten wir den Schlaftrunkenen klar zu machen, dass wir ihren Sender brauchten. Die beiden Amigos, die so plötzlich aus ihren Träumen gerissen wurden, waren nur schwer zu bewegen, wenigstens einen Versuch zu machen ihren Sender anzuwerfen. »Tutto kaputto« Jetzt versuchten wir es selber, diesem Ungetüm in der große eines mittleren Schrebergartenhauses aus Marconis Zeiten ein paar Piepser zu entlocken. Nun mussten wir noch auf unsere Welle abstimmen - dazu stand einer in der Tür unseres Funkraums, die Kopfhörer auf, der zweite in der Tür des italienischen Funkraums, die Kopfhörer auf, Blickkontakt zum ersten und der Dritte an der Taste des »Marconi«. Die Amigos sahen uns grinsend zu und freuten sich, den verhassten Tedesci Unannehmlichkeiten bereiten zu können. Schließlich blieb nichts anderes übrig als im Hafen von Santo Stefano einzulaufen und über FL Boot einen Senderspezialisten anzufordern.

Grosseto

Bald nach dem Abenteuer mit der Treibmine wurde ich wieder nach Grosseto versetzt, kam aber bald wieder weg und zwar auf ein FL.B-Boot.

Die Fahrten zwischen Grosseto und Santo Stefano wurden immer auf LKW unternommen, die Torpedos geladen hatten. Es ist ja nicht gerade angenehm auf so einer Ladung zu sitzen, während der LKW in schneller Fahrt über die schlechten Straßen holperte.

Wieder in Grosseto. Das militärische Getue in der Nachrichten-Kompanie war mir verhasst. Der »Verein« hatte drei Dienststellen: Telephonisten mit Bautrupp, Fernschreiber und Funker. »Wir« waren nur zehn Wiener, alle anderen waren Sachsen. Die anfänglichen Verständigungsschwierigkeiten wurden bald überwunden – nur wenn wir nicht wollten, dass die »Anderen« unsere Gespräche mithören konnten sprachen wir in breitem Wiener Dialekt – die anderen machten das gleiche auf sächsisch. So kamen wir leidlich miteinander aus.

Sprachunterschiede können aber ganz leicht überwunden werden, wenn gleiche Interessen vorhanden sind. So hatte ich mit einem Sachsen angefreundet, der ein geschickter Bastler war und in einer Metallgießerei als Former im Zivilberuf arbeitete. Ich habe dem Heinz Taubert aus Mölln für meine späteren Arbeiten an den UW.-Kameras manch guten Rat zu verdanken. Mit einem meiner Wiener Freunde, der als Fernschreiber tätig war, machte ich manchmal, wenn wir gleichzeitig dienstfrei hatten, Ausflüge an den Strand Marina di Grosseto, wofür wir uns in der Stadt ein Tandem liehen.

Dort machte ich meine ersten Tauchversuche – aber das ist wieder eine andere lange Geschichte.

Ich war froh, als ich wieder nach Santo Stefano versetzt wurde und zwar auf auf das FL.B 410

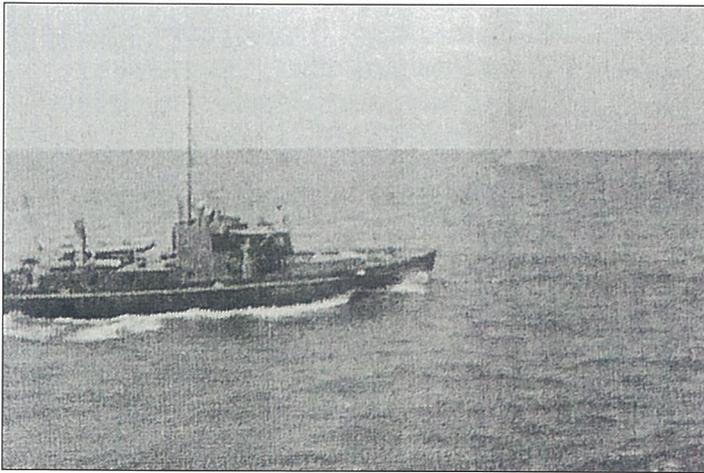
Einsatz auf FL.B 410

Nach dem üblichen Husarenritt auf dem Torpedo-LKW, kam ich nach Santo Stefano, wo im kleinen Hafen zwei FL.B Boote lagen. Der Empfang an Bord war aber nicht gerade freundlich: »Oh, ein lascher Ostmärker!« wobei unter lasch soviel wie schlapp, schwach oder ähnliche negative Eigenschaften zu verstehen waren. Das fängt ja gut an, die Besatzung bestand aus vier ziemlich verwildert aussehenden Burschen, die man für Hafearbeiter gehalten hätte – einer stellte sich als »Käpt'n« vor, einer als Maschinist und die zwei Übrigen als Matrosen - da kam ich als fünfter Mann dazu, als Funker ohne irgendeinen Offizier – herrlich. In der einzigen Kajüte. wurde mir eine Koje und ein Spind zugewiesen. Die Flugbetriebsboote hatten keine Namen, sondern nur Nummern. Der kleine Typ hatte die Nummern 401 bis 441. Ich war auf FL.B 410 eingeteilt.

Das erste war, dass ich meine Uniform auszog und mich dem Aussehen der Anderen anpasste, Schwimmhose und Leibern. Aber es fehlten noch die Bordschuhe. Kaufen konnte man in diesem Nest nichts – da ich Zeit hatte flocht ich aus einem Stück Kokostampen, Schuhsohlen, die ich sandalenartig an den Füßen befestigte. Leider hatten diese Leisetreter, wie die Matrosen meine Fußzier bezeichneten, später unbeabsichtigte Wirkung. Als ich einmal im Hafen in eine Teerpfütze trat, ohne es zu merken, war die Wirkung an Bord umso sichtbarer, als ich über das frisch gescheuerte Deck ging. Als Strafe musste ich der Mannschaft »Weana Schnitzle«, wie sie sagten, servieren. Als Funker hatte ich an Bord auch die Funktion des Smutje. Irgendwie gelang mir die Zubereitung von etwas Ähnlichem, da die ohnehin nicht wussten wie echte Schnitzel schmecken, was schon daraus hervorging, dass sie die Tunke vermissten! Brösel für die Panier stampfte ich aus hartem Brot im Stahlhelm, für ein Fleisch das ich im Hafen irgendwo auftrieb.

Meine »Funkbude« war so klein und mit Sender und Empfänger vollgerammelt, dass ich die Tür offen lassen musste, um noch an der Morsetaste sitzen zu können. Das einzige Bulley war so klein, dass ich den Kopf nicht durchstecken konnte, auch wenn ich dazugekommen wäre, so musste bei Seegang im Notfall einen Kübel verwenden. Da soll einem nicht schlecht werden, wenn sich in einem kleinen Raum alles dreht und knapp daneben zwei Diesel, jeder so groß wie sei übereinander gestellte Ehebetten, dröhnen und die Luft verpesten?

Mit der Mannschaft kam ich gut zurecht, es waren durchwegs völlig unmilitärische, lustige Leute. Einer erzählte, der offenbar als Strandkorbwärter in einem Nordseebad gearbeitet hatte, wie er den staunenden Badegästen berichtete, dass er mit dem U-Boot unter Südamerika durchgefahren sei - ha, ha. Ich bin nie draufgekommen, von welcher Tupfe diese



Flugbetriebsboot Fl.B 410

Halbzivilisten eigentlich herkamen.

Besonders gut verstand ich mich mit Hein, dem Hamburger Matrosen, der die Stahl-Stropfs zum Abschleppen der Übungstorpedos spleisste. da musste der sogenannte Lloyd-spleiß gemacht werden, da dieser auch hält, wenn sich der Torpedo beim Abschleppen dreht. Das war für mich sehr interessant, da ich beabsichtigte, mir nach dem Krieg ein Segelboot zu bauen. Diese Arbeit, die ich da von Hein lernte, hatte später einen ganz wesentlichen Einfluss auf meine weitere Laufbahn - das ist wieder eine andere Geschichte - Autobiographie.

Ich war schon einige Zeit an Bord und hatte etliche Fahrten mitgemacht - ohne besondere Vorkommnisse. aber einmal passierte es ... Das Zielschiff, die MAGNAGHI, war schon im vereinbarten Seegebiet und die drei Fl.B Boote auf Positionen, da bekam ich schon die Meldung: Erste Maschine von Grosseto gestartet. Da kam sie schon, ganz knapp über der spiegelglatten Wasseroberfläche, dicht an uns vorbei, zieht eine Kurve und kommt mit der Flügelspitze ins Wasser - dann sahen wir nur noch Wasserfontänen und Trümmer herumfliegen nur 100 Meter vom Boot entfernt. Ich stand mit den Kopfhörern auf der Brücke und versuchte, die anderen Boote heranzubringen. In kurzer Zeit waren wir beim Unfallort, ein Mann mit Schwimmweste trieb zwischen den Trümmern, ein anderer versank regungslos in der Tiefe ... wir standen geschockt an der Reling. Ich war in der Kompanie als guter Taucher bekannt - eigentlich hätte ich nachspringen müssen - war aber so geschockt, dass ich im Moment handlungsunfähig war - und dann war er schon zu tief ... später hatte ich Gewissensbisse, nicht gesprungen zu sein, sogar heute noch, während ich dies, 68 Jahre später, niederschreibe.

Den Kameraden mit der Schwimmweste konnten wir bergen, wie stark er tatsächlich verletzt war, konnten wir nicht feststellen, aber hatte nur mehr ein Ohr und zitterte am krampfhaft am ganzen Körper. Von Grosseto forderte ich telegraphisch sofort ärztliche Hilfe nach Santo Stefano an, wohin wir jetzt mit AK losbrausten. Habe weiter nichts mehr davon gehört.

Fl.B 410 war jetzt schon monatelang im Wasser und das Unterwasserschiff stark mit Algen und Seepocken bewach-

sen, sodass es nicht mehr Torpedogeschwindigkeit erreichen konnte. In einigen Tagen war Nachtschießen angesagt, da musste das Boot tadellos in Ordnung sein.

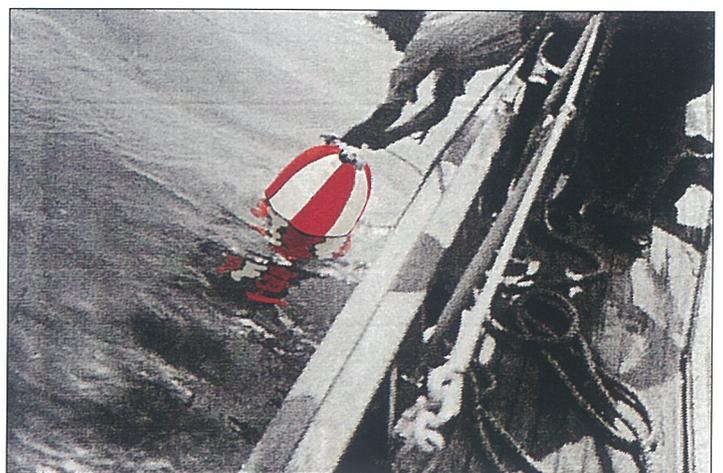
In Santo Stefano war eine kleine Werft wo wir slippen konnten. Wer diese kleinen Werften der damaligen Zeit kennt, der weiß, dass hier alles nur nach dem »System Armstrong« ging - und so mussten alle Funker, auch die der anderen Fl.B und die »feinen Pinkel« von der MAGNAGHI an die großen Handkurbeln und rostigen Zahnräder. Einige versuchten unter dem Vorwand, ihr feines Taktgefühl für die Morsetaste, durch diese schwere Arbeit zu verlieren, sich zu drücken - aber da half nichts - Alle ran! In zwei Tagen waren wir wieder im Wasser!

Nachtschießen

Eine besonders schwierige und gefürchtete Prüfung als Abschluss der Ausbildung zum »Torpedo-Piloten«.

Es war eine herrliche, ruhige Nacht Zielschiff und Fl.B Boote auf Positionen im Seengebiet südlich von Elba, leichte Dünung. Ein leises Brummen, das rasch lauter wird, nähert sich von Osten, wo Grosseto in der Dunkelheit liegt.

Da kommt die erste Maschine - wir lagen diesmal hinter dem Zielschiff, damit der durchlaufende Torpedo gleich verfolgt und geborgen werden konnte. Jetzt, der Abwurf war nur schwer an dem Karbidfeuer im Übungskopf des Torpedos zu erkennen - jetzt wird er bald unter der MAGNAGHI durchlaufen und an uns vorbeisausen. Da war er auch schon an Backbord, 10 Meter querab leuchtete das helle Karbidfeuer wie das Auge eines Seeungeheuers durch die Wellen - und wir mit AK daneben her. Dieses wilde Schauspiel sah ich mir vom Steuerstand an - es fehlte nur als Begleitmusik Wagners »Walkürenritt«. Etwas unheimlich war es schon, mit Torpedogeschwindigkeit in die kohlschwarze Nacht hineinzubrausen, ich hatte immer das Gefühl, dass irgend etwas entgegen käme. Nach ein paar Minuten war aber Schluss, der Pressluftvorrat war verbraucht und das Geschöß blieb im Wasser stehen, sodass der rot-weiss gestreifte Übungskopf senkrecht aus dem Wasser ragte und das Karbidlicht seine Position anzeigte. In der Nacht war es schon bei geringem



Bergen eine Übungstorpedos von Fl.B 410 aus.
Der Kopf ist rot-weiss gestrichen

Seegang nicht einfach, den Abschlepp-Stropp in den Klampen, vom Boot aus einzuhängen. Wir kamen längsseits heran und unsere beiden Matrosen hatten das bald geschafft. Bei Tag ist das Karbidfeuer nicht zu sehen, dagegen jedoch eine Rauchsäule.

Es folgten noch einige Zielwürfe, zum Glück ohne Unfall, deren Torpedos von den anderen Booten geborgen, da man mit dem Torpedo im Schlepp, dazu nicht in der Lage war. Die schöne Zeit an Bord dauerte aber nicht mehr lange und ich wurde Anfang Mai 1943 wieder nach Grosseto versetzt.

Die Intelligenz-Prüfung

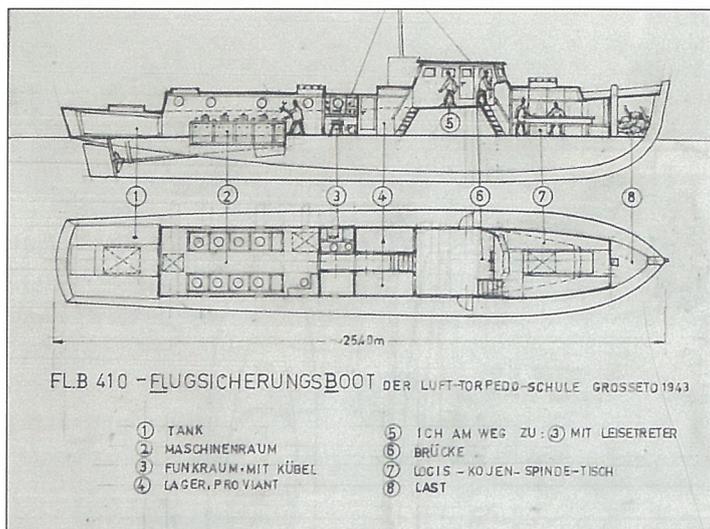
Eine Episode auf dem Flugplatz Grosseto, welche die Mentalität der damaligen Vorgesetzten zeigt und ein kleines Schmunzeln wert ist.

Ich saß müde vom Nachtdienst im Funkraum und hörte hinter mir das Öffnen der Türe – endlich Ablöse! »Erzählen Sie mir etwas über Karl den Großen«. Erstaunt drehte ich mich um, da stand der Feldwebel Scherner (den Namen habe ich mir gemerkt) mit rotem Gesicht und einem Zettel in der Hand. »Karl der Große regierte von 768 bis 814, im Jahr 800 Kaiserkrönung in Rom ...«, »Ja, ja - schon gut« unterbrach mich Scherner und stürzte sich sofort auf sein nächstes Opfer, die eben eintretende Ablöse. »Erzählen Sie mir etwas über magnetische Stürme«. Der arme Kerl war durch das sonderbare Benehmen unseres Vorgesetzten ebenso überrascht wie ich, aber da brüllte Scherner schon los, »was, das wissen sie nicht?« und verließ den Ort seiner geistigen Ergüsse, wobei er seinen Zettel verlor, den ich ihm nun pflichtschuldig nachbrachte, was ihm sichtlich peinlich war. »Wissen Sie, Gefreiter Schaefer, wir als Vorgesetzte haben den strengen Befehl, durch überraschende »Intelligenz-Fragen« unsere Überlegenheit der Mannschaft zu zeigen, um unsere Autorität zu erhalten. Ich habe mir auf diesem Zettel einige Fragen aufgeschrieben, die ich auswendig lerne und schnell an den Mann bringe, bevor ich sie wieder vergesse. Sie als Maturant haben das natürlich gewusst, daher sage ich Ihnen das unter uns.« Aha, so war das! Aber wenn der glaubt, dass ich ausser diesen drei Jahreszahlen noch viel von Karl dem Großen wusste, irrte er. Egal, seit dieser Zeit hatte ich bei dem alten Grantscherben, der im Zivilberuf Rauchfangkehrer-Lehrling war, absolute Ruhe. Er war übrigens ein ganz guter Funker und schrieb oft besonders wichtige K.R. (kriegswichtig) Meldungen mit, fast fehlerfrei.

Dazu meine Anmerkung: Im Gymnasium war ich in Geschichte besonders schlecht und der Einzige seit Bestehen der Schule - Wien 3., Hagenmüllergasse 30 - regelmäßige Wiederholungsprüfungen hatte, was aber dazu führte, dass ich schließlich mehr wusste als meine Kollegen. Die Prüfungen fanden bei Prof. Dr. Hofer so statt: (Hofer meist im Wiener Dialekt) »Schaefer, kummans ausse, erzähl'n ma was von de Westgoten«. Ich: »Als der gotische Söldnerführer Odoaker ...« ...Hofer unterbricht meinen historischen Vortrag: »Des ham's auswendig gelernt! Setzen, nichtgenügend!«

Das Ende

Am 22. Mai 1943 erfolgte der verheerend amerikanische Bombenangriff, bei dem die, mit scharfen Torpedos gefüllten großen Hallen am Flugplatz Grosseto getroffen wurden und das Ende der Torpedo-Flugzeug-Ausbildung bewirkte. Ab dieser Zeit begann der endgültige Rückzug der deutschen Wehrmacht aus Italien, der für mich noch etliche Abenteuer bereit hielt!



Zeichnung des Flugbetriebsbootes Fl.B 410 Prof. DI. Kurt Schaefer

Schon im ersten Weltkrieg wurde der Seenotdienst eingeführt um niedergegangene oder abgestürzte Besatzungen und Flugzeuge zu bergen. Die Luftwaffe bestellte 1934 in England (British Power Boat Co.) ein erstes Flugsicherungsboot und vergab aus Devisenmangel, an die Werft Gebr. Kröger, weitere Aufträge für Flugbetriebsboote. Es entstanden die Reihen A bis F für den steigenden Bedarf der Luftwaffe. Die Reihen Fl.B I bis VI wurden von 1935 bis 1945 gebaut. Fl.B IV mit den Nummern 401-441 entstanden von 1936 - 1942, verdrängten 43 Tonnen, waren motorisiert mit 2 MWM 6-Zylinder Dieselmotoren mit je 800 PS auf 2 Schrauben und erreichten 21,5 kn. Daten aus Jung, Wenzel, Abendroth: Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger



Karte des Übungsgebietes

Aktuelles aus der Seefahrt

Helmut Pemsel



13. August 2012 **Piraterie.** Nach einer Jagd von drei Tagen erobert das LHD ROTTERDAM (Nd) eine Dhau mit Piraten an Bord. Die deutsche Fregatte SACHSEN verhindert, dass die Dhau nach Somalia entkommt. Die Besatzung der Dhau wird befreit und die Piraten nach Rotterdam gebracht. Der zuständige internationale Gerichtshof ist aber meines Wissens in Hamburg. Fast zur gleichen Zeit erobert die französische Fregatte La Fayette (3600) zwei weitere von Piraten gekaperte Dhaus zurück.

Foto: LHD Rotterdam Royal Netherlands Navy / Koninklijke Marine



21. Sept. 2012 Deutschland. An der Nordseeküste bei Wilhelmshaven wird der erste **Tiefseehafen »JadeWeserPort«** auch für die derzeit größten Containerschiffe eröffnet. Er soll auch bei Ebbe Schiffe mit einer Kapazität von 18.000 TEU aufnehmen können. Man rechnet, dass der neue Hafen eine Konkurrenz für die Häfen an Flussmündungen wie Bremen und Hamburg werden wird. Ohne diesen Ausbau wären diese großen Schiffe aber alle nach Rotterdam ausgewichen.

Foto: Containerbrücken. marctg



24. August 2012 **Gesundheitswesen.** Im Hafen von Conakry, der Hauptstadt von Guinea, legt die AFRICA MERCY ex DRONNING INGRID (16.572) für zehn Monate an. Sie ist aus der dänischen Eisenbahnfähre umgebaut worden und fährt als Hospitalschiff mit internationaler, ehrenamtlicher Mannschaft in die armen Länder, wo es mit voller Ausrüstung und Personal, für die Dauer des Einsatzes spezialmedizinische Versorgung anbietet. Es ist das vierte Hospitalschiff dieser Art, drei kleinere Vorgänger waren schon seit 1978 im Einsatz.

<http://www.mercyships.de/wer-wir-sind/mercy-ships-flotte>

Foto: Mercy Ships



25. Sept. 2012 **VR China.** Die Volksrepublik gibt die Indienstellung ihres ersten Flugzeugträgers bekannt. Das in der Ukraine als VARJAG gebaute Schiff ist von China 1998 gekauft worden und nach abenteuerlicher Reise (durch den Bosphorus) in China fertig gestellt worden. Er wird vorerst als Schulschiff und zum Zeigen der Flagge eingesetzt, da die VR China derzeit noch keine Trägerflugzeuge besitzt. Die Startrampe am Bug weist darauf hin, dass der Jäger J-15, der für den Einsatz entwickelt wird, an Bord kommen wird. Das Schiff wurde auf den Namen LIAONING getauft.

Weitere Info: <http://www.varyagworld.com/> Foto: copyright varyagworld



November 2012 Einsatzfahrt. Das derzeit **größte Containerschiff** weltweit, die MARCO POLO der französischen Reederei CMA CGM startet zu ihrer ersten Fahrt von Asien nach Europa.

Das Schiff kann 16.020 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) laden, ist 396 Meter lang, 54 Meter breit und hat einen Tiefgang von 16 Metern. Die Einsatzfahrt beginnt in Ningpo, führt über die wichtigsten Häfen durch das Mittelmeer bis Hamburg (12. Dez.) und wird über die gleiche Route am 23. Jänner wieder in Ningpo sein. Bauwerft war die Firma Daewoo in Südkorea, die noch zwei weitere Schiffe liefern wird, die auch nach großen Entdeckern benannt werden.

<http://www.cma-cgm.com/AboutUs/PressRoom>

Foto: CMA CGM

FHS — Oberösterreich

Walter Simmerl

Frühjahrsparade LINZ 2012

Wir waren mit 6 Marine-Kameraden vertreten.

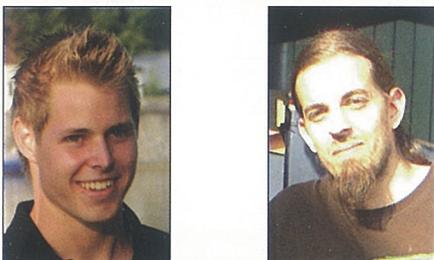
Für 2013 ist geplant, die Anzahl der Teilnehmer zu verdoppeln. Unser Ziel ist es, die k.u.k. Marinetradition in Linz wieder zu beleben!

Die *Marinekameradschaft Josef Ressel* hat sich ja leider aufgelöst. Wir wollen diese Lücke nun schließen. Die historische Tradition der k.u.k. Kriegsmarine ist uns ein besonderes Anliegen.



Jahresrückschau 2012 - Blick nach achtern

- 21.02 Bord-Fasching auf der LIDO
- 20.03. Vortrag unseres Präsidenten:
»Kleine (Bild) Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine«
- 31.03 TITANIC - Bordabend im Cinematograph Kino.
Filmvorführung aus dem Jahr 1922 und Original TITANIC - Menü
- 26.04 Einladung zur Eröffnung der
Bayrisch – O.Ö.-Landesausstellung in Ranshofen.
Hellmut Dietscher war seinem Schiffmodell TRITON (einziger Radschlepper der k.u.k. Kriegsmarine) vertreten.
- 12.05. Kaiserfahrt mit der SCHÖNBRUNN, mit an Bord »Kaiser Franz Josef«
- 06.10. Einladung des Vereins »K.u.k. Kriegsmarine Pola« zur Fahnenweihe
- 18.10. Empfang bei Fürstin Anita von Hohenberg im Schloss Artstetten (Simmerl und Mittasch)
- 18.12. Weihnachtsfeier im Gasthaus »Zum schwarzen Walfisch«



Zwei neue FHS-Mitglieder stellen sich vor

Michael Aigelsreiter und Georg Kettner-Stadlauer

Die beiden gelernten Bootsbauer und Eigner nehmen 2013 mit der Gründung ihrer eigenen Bootswerft den Betrieb auf.

Das Leistungsspektrum reicht vom Neubau von Holz- und Kunststoffbooten bis hin zu Restaurierungen, Umbauten aller Art, Holzdecks nachrüsten und aufbereiten, Lackierung, Antifouling u.a.m.

Mobiles Service österreichweit auch am Wochenende.



Eigenbau eines Kanadiers

Der Holzkanadier ist auf Grund seiner Rumpfform besonders schnell und spurtreu. Durch den hochgezogenen Steven und dem hohen Freibord erlaubt er auch Ausflüge bei schwerem Wetter.



Eigenbau-Boot MYTHOS

Gleiter, inspiriert durch ein Küstenfischerboot von 1930.

Kunststoffrumpf mit Holzdeck

Außenborder mit 220 PS

Für FHS-Mitglieder gibt es einen Vereinsrabatt

Kontakt: Mobil: 0664 218 06 21 Mail: aigi1990@gmx.net

Sektion Allgemein

13. Generalversammlung

Georg Schaller

Die diesjährige Generalversammlung der FHS fand am 9. November wieder in der »Marina Wien« statt. Nach dem üblichen Begrüßungsdrink für Mitglieder und Gäste auf der Terrasse der Marina eröffnete Präsident Herbert Klein die Generalversammlung. In der vorausgehenden Vorstandssitzung wurde beschlossen die Gründung einer Sektion »Aglaiia« als Antrag auf die Tagesordnung zu setzen. Die Generalversammlung stimmte dem einstimmig zu. Das Protokoll der 12. Generalversammlung wurde ebenfalls einstimmig angenommen.

Da eine Neuwahl der Rechnungsprüfer anstand, wurden nach Antrag des Vorstands, als neue Rechnungsprüfer Dr. Manfred Mifek und Wilfried Grünauer von der Generalversammlung einstimmig in dieser Funktion bestätigt. Präsident Herbert Klein dankte Franziska Kozian und Charly Minke für ihre langjährige Tätigkeit in dieser Funktion.

Der Tätigkeitsbericht des Vorstandes und der Sektionsobmänner zeigte das breite Panorama der verschiedenen Aktivitäten des Vereins und die daraus entstehenden Synergien. Präsident *Herbert Klein* berichtete über die diversen Events wie dem bestens gelungenen und angenommenen Hafenfest, Nostalgieschiffstreffen, Ausstellung und Schiffstreffen in Ybbs, Aktivitäten im Yachthafen Kuchelau und in Korneuburg, Güterkahn 10065, der sogar unter Denkmalschutz gestellt wurde.

Oliver Trulei als Obmann der Sektion Historiker berichtete über die Stammtische mit interessanten Vorträgen in den Arsenalstuben. Die Jahresreise war dem Gedenken an Tegetthoff gewidmet und führte diesmal nach Pola und Marburg. Schöne Bilder aus Pola und Rovinji rundeten den Bericht ab.

Für die Sektion Modellbau hatte Vizepräsident und Obmann *Robert Tögel* einiges zu erzählen. Die vielen Aktivitäten hatten die Mitglieder der Sektion und ihre Helfer bis aufs Äußerste in Anspruch genommen. Da dürfen wir uns auch bei den jeweiligen Partnerinnen bedanken, die meist auch an den verschiedenen Veranstaltungen teilgenommen hatten und wertvolle Unterstützung leisteten. Die Bilder von den Modellfahrten in der Kuchelau, Beteiligung an Messen und Ausstellungen, Arbeiten mit Kindern und Jugendlichen sprachen für sich und die Sektion.

Auch *Bobby Kugel* als Vizepräsident und Obmann der Sektion Schiffseigner und Museumshafen hatte einiges zu berichten. Hafenfest, Schiffstreffen, Dorffest im Kahlenbergerdorf nahmen seine Freizeit ziemlich in Anspruch. Dafür erntete er von allen Seiten Zufriedenheit und Lob für die Durchführung der interessanten Veranstaltungen. Darüber hinaus betreut er die Homepage und dort kann noch einmal alles



Die MARINA WIEN an einem schönen Sommertag

in Ruhe nachgelesen und das ganze Kaleidoskop des Vereins angesehen werden.

Wie immer ein Hauptpunkt der Bericht des Kassiers, den wieder *Alexander Traiber* vorlegte. Die vielen Zahlen auf Soll und Haben, bildeten zuletzt einen positiven Geschäftsabschluss und Saldo.

Dadurch war es auch *Franziska Kozian* möglich, die letztmalig die Gebarensprüfung durchgeführt hatte, die Entlastung des Vorstandes zu beantragen, die auch einstimmig angenommen wurde.

Alexander Traiber legte dann noch den Budgetvoranschlag 2012/13 vor der ebenfalls angenommen wurde.

Sektion Aglaia:

Herr Sven Esser, 1. Vorsitzender des Vereins Sail-Trainig und Jugendförderung Wien stellt das Projekt mit dem Colin Archer Seenotrettungskreuzer AGLAIA und seinen Verein vor. Er berichtet über Sinn und Zweck des Vereins sowie dessen Aktivitäten. Der Betreiberverein hätte derzeit 10 Mitglieder, die als eigene Sektion in den FHS eintreten würden.

Das Schiff würde vom FHS um einen symbolischen Preis angekauft.

In der angeregten Diskussion werden die mit diesem Projekt verbunden Vorteile und Aufgaben besprochen.

Da mit 10 Mitgliedern eine neue Sektion gegründet werden kann, stellt Präsident Herbert Klein den Antrag, einen neue FHS-Sektion AGLAIA zu gründen.

Dieser Antrag wurde von der Generalversammlung einstimmig angenommen.

Nun kam für alle Teilnehmer ein letzter Punkt der Tagesordnung, nämlich das Abendessen, bei dem man noch in geselliger Runde und anschließenden angeregten Gesprächen den Abend ausklingen ließ.



Sektion Aglaia

Sven Esser

AGLAIA — die Schöne

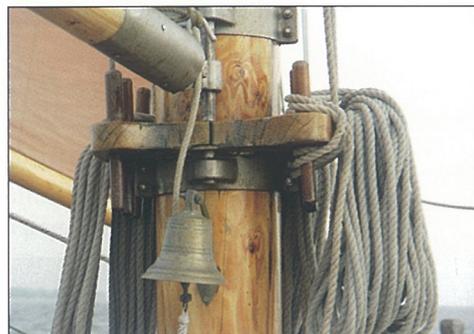
Ein Bericht von Robert A. Tögel

Zufälle gibt's, die gibt's gar nicht. Präsident Herbert Klein sichtete bei der Sail Amsterdam 2010 ein Segelschiff mit österreichischer Flagge und nahm Kontakt auf.

Daraus ergab sich ein interessantes Bild: Die AGLAIA ist ein Schulschiff, das vor allem mit Kindern und Jugendlichen auf Törns in der Nord- und Ostsee unterwegs ist. Betreiber ist ein Verein, der in Wien seinen Standort hat. Darum die österreichische Flagge und der Heimat-hafen Wien.

Die neue FHS-Sektion Aglaia.

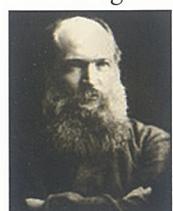
Nachdem unsere Statuten die Aufnahme bereits bestehender Vereine als Sektion vorsieht, nehmen wir gerne die AGLAIA und ihre 10 Mann Stammbesatzung bei



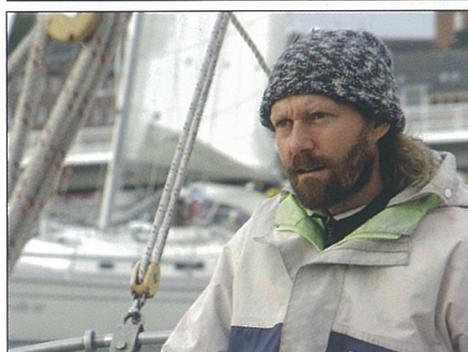
uns auf. Daraus ergeben sich Synergieeffekte in vielen Bereichen. Wir freuen uns über die Bereicherung unserer Flotte mit einem seegehenden Klassiker, der auch weiterhin Schulfahrten unternehmen und an entsprechenden Veranstaltungen teilnehmen wird.

Ein »richtiges« Schiff.

Die AGLAIA ist ein Nachbau des norwegischen Seenotrettungskreuzers »Redningskøyte«, der 1892 von Colin Archer erstmals gebaut wurde.



Colin Archer, ein norwegischer Schiffbauer, hat eine Anzahl besonders seetüchtiger und schöner Segler gebaut, die vor allem als Seenot-



Unser »Mann an Bord« Skipper Dipl. Ing. Sven Esser

und Lotsenschiffe eingesetzt wurden. Heute gibt es noch viele Originale und Nachbauten im »zivilen« Einsatz.

Info: Dwww.fhsaustria.org
r.toegel@fhsaustria.org



Nicht nur optisch ein Klassiker.

Das Schiff wird gehandhabt, wie vor über 100 Jahren. Es gibt zwar einen Hilfsmotor – immerhin mit 80 PS – aber der Betrieb des klassischen Segelschiffes funktioniert sonst wie früher – ohne motorisierte Winden. Daher ist dieses Schiff auch als Schulschiff besonders geeignet, weil nicht nur das Manövrieren, sondern auch das seemännische Handanlegen gelernt werden kann. Die Gemeinschaft der Segelmannschaft ist auch ein Lehrbeispiel für das Leben: Das Miteinander und das gemeinsame Ziel sind prägend.

Der derzeitige Liegeplatz der AGLAIA ist der Museumshafen zu Lübeck. Die Törns für Jugendliche und Vereinsmitglieder finden vor allem in der Nord- und Ostsee statt.



Es könnte aber durchaus sein, dass die AGLAIA auch einmal in der Adria anzutreffen sein wird. Das Schiff ist selbst für lange Törns und Schläge durchaus geeignet.

Die Daten der Gaffelketch AGLAIA	
Länge über Alles	14,90 m
Länge über Deck	11,99 m
Großmasthöhe über WL	17,50 m
Tiefgang	1,98 m
Max. Segelfläche	150 qm
Verdrängung	18 t
Diesel-Maschine	80 PS
Insgesamt stehen 12 Kojen in 3 Räumen unter Deck zur Verfügung.	

Sektion Modellbau

Robert A. Tögel

**Wir waren dabei.
ModellbauMesse in Wien.
25.- 28. Oktober 2012**

**Wir sind nach langer Zeit wieder
einmal auf der ModellbauMesse
aktiv gewesen.**

Und wir haben es nicht bereut.

51.201 Besucher in 5 Tagen

»Wir«, das sind die Freunde des Heeres Sport Vereines-Modellbau, die Freunde Historischer Schiffe und die Modellbauer unter den Schwingen des Doppeladlers...

Alle diesmal Beteiligten haben schon einige Jahre nicht an der Messe teilgenommen. Der Grund unserer jahrelangen Absenz war der laufende Wandel der Veranstaltung zur Spielzeugmesse, deren Besucher wenig Interesse an Modellbau hatten und mehr Fertigmodelle wollten, bei denen man nur Batterien einlegen muss.

Offensichtlich hat auch der Veranstalter diesen Trend erkannt: Die Messeleitung ist an uns herangetreten und hat zur Teilnahme eingeladen. Da kam von Brigadier Rolf Urrisk-Obertinsky



Das war das größte Modell auf der Ausstellung: Der Burstyn-Panzer aus dem Jahr 1908 stand direkt auf unserem Gemeinschaftsstand

(HSV) die Idee, einen Gemeinschaftsstand zu errichten und auch das Heeresgeschichtliche Museum mit ins Boot zu holen. Sowohl die Messeleitung als auch die Beteiligten sagten schließlich zu. Und das Experiment gelang.

Die Besucher haben reges Interesse gezeigt.

Wir haben durch die vielen Schaulustigen, Gespräche und »Foto-Attacken« gemerkt, dass doch starkes Interesse an »echtem« Modellbau herrscht. Sowohl unsere Modelle unter dem Motto »Modelle erzählen Geschichte« als auch die Funktionsmodelle wurden sehr gut angenommen.

Die Ausstellungsstücke des HGM waren natürlich auch sehr interessant.

Immerhin stand das größte Modell der Messe – der Burstyn-Panzer 1:1 unmittelbar neben unserer Präsentation.

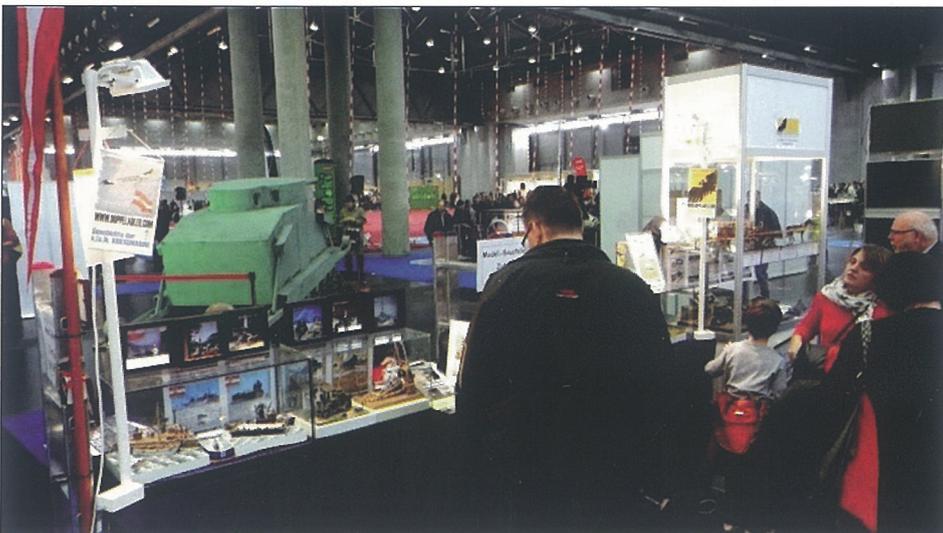
Daneben waren Originale, wie der LKW aus dem 1. Weltkrieg und ein Jeep aus der Besatzungszeit in Wien (Die 4 im Jeep) zu sehen. Wir konnten vielen Interessierten die Geräte erklären und deren Funktionen mit unseren Modellen und Dioramen näher bringen.

Auch die Modelle des HSV-Modellbau waren durchwegs meisterlich. Besonders die Vorführungen des Großmodells vom russischen Kampfpanzer T-34 machte den Zusehern – vor allem den Kindern – Spaß. Es ergaben sich viele nette Szenen, die natürlich eifrig fotografiert wurden. Oftmals mit der FHS-Flagge.

Als Kontrastprogramm dazu fuhr ein ferngesteuerte Panzer im Maßstab 1/87 = H0.



Die Freunde, die vor allem Funktionsmodelle bauen, haben sich mit der IGU – Interessensgemeinschaft U-Boote beim Wasserbecken (Water World) zusammengetan. Auch schöne Standmodelle waren dort vertreten



Am Gemeinschaftsstand mit dem HGM haben unsere Modellbauer ihre fein detaillierten Modelle unter den Fittichen des Doppeladlers ausgestellt.



Modelle erzählen Geschichte

Besonders beeindruckt hat uns das Interesse der zahlreichen Besucher, die von der Kombination von Geschichte und Modellbau angetan waren.

Auch die k.u.k. Kriegsmarine war wieder würdig vertreten: Zum Beispiel durch Modelle von Segelkriegsschiffen, die die Adria befuhren als Venedig noch ein Teil Österreichs war. Die untere Reihe zeigte Schiffe, die im Missionsdienst die Monarchie weltweit vertraten – selbstverständlich mit ausführlichen Beschreibungen. Hier haben unsere Freunde von den FHS-Historikern mitgewirkt Bild unten



Neben den Schiffsmodellen und Dioramen haben unsere Modellbauer auch Geschütze der kaiserlichen Armee vom Mittelalter bis in zum 1. Weltkrieg gezeigt, wobei Geschütze und Fuhrwerke der Koalitionskriege sowie die schwere Artillerie des 1. Weltkrieges Schwerpunkte waren. Einige Dioramen und Modelle zeigten die kaum bekannte Zeit des Bundesheeres der 1. Republik.



Die Vielfalt des FHS-Modellbaus.

Am Stand neben der IGU haben die FHS-Modellbauer die Vielfalt des Schiffsmodellbaus bei uns gezeigt: Funktionsfähige Modelle, Dioramen und Kartonmodelle in feinsten Ausführung.



Dieses voll funktionsfähige Großmodell eines österreichischen T34 hat das Publikum jeden Alters besonders angezogen. Erst recht als er mit unserer Flagge gewunken hat.



»Modellbau wie immer«: Herzlichen Dank an alle Beteiligten. Die 4 vollen Messetage und der Auf- und Abbau haben vielen von uns eine ganze Woche Zeit gekostet. Für Besucher und Freunde haben wir immer Zeit.

Sektion Museumshafen

Gedenkfeier in der Kuchelau

Bericht von Robert A. Tögel

Die Freunde Historischer Schiffe luden zur Gedenkfeier ein und viele Mitglieder, Freunde und Einwohner des Kahlenbergdorfes kamen.

Für den Abend wurden Zelte sowie Tische und Bänke aufgestellt. Einige unserer fürsorglichen Damen haben Backwaren mitgebracht und Charly Minke hat seinen berühmten/bekanntesten Punsch gebraut. Danke!

Für die Feier wurden Gedenk-Schiffchen vorbereitet, mit einem Rumpf aus Holz und Schaumstoff sowie Mast und Segel. An Deck eine Ausnehmung, in der eine Duftkerze sicher Platz findet.

Bei der Feierstunde war die Dämmerung bereits hereingebrochen und das Umfeld daher sehr stimmungsvoll. Nach einer Gedenkrede unseres Präsidenten, Prof. Mag Herbert Klein hielt der Pfarrer vom Kahlenbergdorf Msgr. Dr. Ernst Kallinger eine Messe für alle, die vor uns zum letzten Ankerplatz vorausgingen. Begleitet wurde die Messe mit Trompetenklang, Liedern und Lesungen.

Anschließend wurden die Gedenk-Schiffchen mit persönlichen Widmungen versehen und gesammelt mit einem Boot in die Strömung der Donau gebracht. Dort wurden die Kerzen angezündet und die Schiffchen ins Wasser gesetzt.

Das war ein besonders ergreifender, symbolischer Anblick.

Wir haben auch für unsere beiden im Oktober verstorbenen Mitglieder Dr. Reinhard Böhm (1948 bis 2012), dem Vater der Klimaforschung und Ing. Günther Hiebl (1941 bis 2012), dem Schriftführer der Sektion Modellbau, je ein Schiffchen auf die Reise gesandt.

Dem angebotenen Punsch und den Backwaren wurde eifrig zugesprochen und so hat man sich nach einigen Plaudereien wieder mit einem guten Gefühl verabschiedet.

Das Wetter hat mitgespielt.

Alle Anwesenden waren ergriffen.

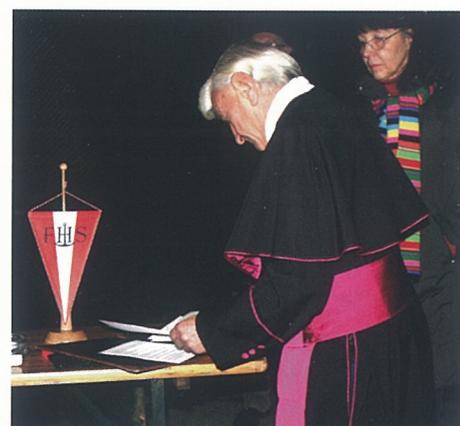
Ein schöner Abend.



Dr. Reinhard Böhm



Ing. Günther Hiebl



*Präs. Herbert Klein und Msgr. Kallinger
Zelebrieren der Messe
Vorbereiten der Schiffchen
Charly und sein Punschessel
Widmen der Schiffchen
Ein stilles Licht des Gedenkens treibt auf
der Donau*



Die »Flotte des Gedenkens« liegt auf Kiel

Gedenken an Freunde von denen wir Abschied nehmen mussten

Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel

Nun ist es wieder einmal soweit – die Saison ist ausgeklungen und der **Winter** hat Einzug gehalten. Die kleineren Schiffe der FHS sind an Land, „EISBÄR“ und „GREIN“ in Atzenbrugg zur Restaurierung, die größeren (hoffentlich wirklich) winterfest vertäut an Länden und Stegen. Relativ frühzeitig hat uns Schnee und Eis bereits Anfang Dezember ein- und zugedeckt.

Der Hafen **Kuchelau** zeigt sich in diesem Winter nach erfolgter Räumungsklage der via donau gegen die bisherige Betreibergesellschaft von seiner eher trostlosen Seite, das Restaurant ist leer und geschlossen, auf dem Gelände und im Wasser nur mehr einige Boote und Schiffe, deren Eigner das Angebot der via donau angenommen haben, gegen ein leicht erhöhtes Entgelt die Wintersaison im Kahlenbergdorf zu verbringen. Ebenso einsam das Gelände in Korneuburg, wo der inzwischen denkmalgeschützte **FHS-Güterkahn** 10065 an der Lände der Werft Revitalisierungsgesellschaft auf besseres Wetter im Frühjahr 2013 wartet, um dann zur Restaurierung und Neuzulassung nach Bratislava verbracht zu werden, ehe er dann wieder als Vereinslokal und Begegnungszentrum seinen Dienst versehen kann.

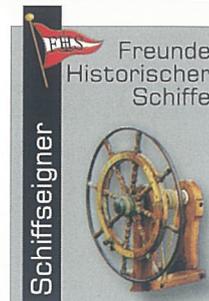
Mangels Stammlokal in der Kuchelau sind die Schiffseigner und Mitglieder der Sektion Museumshafen mit ihren Stammtischen in das **Winzerhaus Schimanko** übersiedelt; Kein Blick mehr auf das Donauwasser, dafür aber exzellentes Essen und gepflegte Naßversorgung. Und: Warten auf die Ausschreibung der via donau, die Anbieter für eine Übernahme des Kuchelauer Hafengeländes, das weiter als Yachthafen gewidmet bleibt, und den Zuschlag, dem sich dann auch die MA 45 als Teilbesitzer des westlichen Hafengeländes nach eigenen Angaben anschließen wird. Der FHS wird sein Konzept »**Museumshafen**« den Bietern vorlegen

und wir hoffen, daß unsere schlüssigen Pläne für ein Kompetenzzentrum Schifffahrt dann auch mit zur Revitalisierung des Bereichs Kahlenbergdorf und Kuchelau beitragen werden.

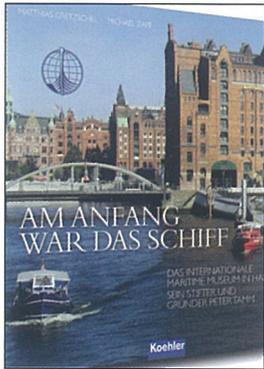
Der **Jahresrückblick** ist ein durchwachsender: Einige erfolgreiche Veranstaltungen unserer beiden Sektionen Schiffseigner und Museumshafen (siehe auch Beiträge der anderen Sektionsobmänner), einige von Sturm und Wasser abrupt behinderte, einschließlich Hafen- und Dorffest sowie die sonntäglichen Ausstellungen unserer Modellbauer. Die Kooperation mit den „Freunden des Kahlenbergdorfs“ hat sich gut angelassen, wir hoffen, dies im gemeinsamen Interesse 2013 weiter ausbauen zu können. Alles in allem: Auch mit dem erfolgreichen 20 Meter Schiffsführerkurs war es ein gutes Jahr. Nichts Neues gibt es für das vergangene Jahr auch von unserer Lände im **Donaukanal** zu berichten: Die Fernwärme Wien werkt noch immer am Gelände und behindert damit die FHS-Pläne für ein Vorstellobjekt und die Einrichtung einer Zufahrt zum Gebiet unterhalb der Kaiserbadschleuse. Wir erwarten hier spätestens im Frühjahr

eine Situationsbereinigung – auch die Fernwärme muß ihre Projekte ja einmal nach mehr als Verdoppelung ihrer eigenen Zeitvorgaben abschließen können. Die **Jahresvorschau 2013** ist wie fast immer ein Blick in Tarot- oder andere (Spiel-)Karten; Die Pläne der via donau, bereits per Ende des ersten Quartals des kommenden Jahres einen Zuschlag für die Kuchelau vergeben zu können, scheinen mir ein solcher Kartenblick zu sein. Ich erwarte hier für die Frühjahrs- und Sommersaison eher eine weiter vergitterte und menschenleere Zeit. Aufgrund der ungeklärten Lage sind auch Pläne für Veranstaltungen im Wiener Raum praktisch unmöglich, ebenso in Korneuburg, und die Ausweichbereiche einfach nicht vorhanden. Aber: Es haben sich immer Aus- und neue Wege gefunden, und über diese werden wir Sie rechtzeitig informieren.

Wir wünschen Ihnen, Ihren Angehörigen und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch – ohne Glatteis! - in das Neue Jahr und uns allen ein gesundes, erfolgreiches sowie positiv wetterfestes 2013!



Buchbesprechungen



Am Anfang war das Schiff

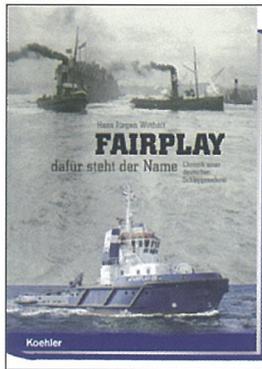
Matthias Gretzschel/Michael Zapf

Das Internat. Marit. Mus. in Hamburg
Koehlers Verlagsges.mbH Hamburg
192 S. mit zahlr. Farb-Abb.
ISBN 978-3-7822-1055-3
Preis 25,60,- €

Vorwort vom bekannten deutschen Expeditionsleiter *Arved Fuchs*.

Mit einem sieben Zentimeter langen Modell eines Küstenmotorschiffs fing alles an. Heute umfasst die Sammlung von Professor Peter Tamm, ehemaliger Vorstandsvorsitzender des Axel Springer Verlages, über 40.000 Miniaturschiffe und 1.000 Großmodelle, darunter Raritäten aus Gold, Silber und Bernstein, sowie die größte private Sammlung von Knochenschiffen weltweit. Hinzu kommen Gemälde, Globen, Seekarten, Kompass und vieles mehr. »Sammeln erweitert den Horizont«, so Peter Tamm, der ein Leben lang alles zur Geschichte der Seefahrt gesammelt hat. Seit 2008 ist seine Sammlung zu 3.000 Jahren Schifffahrtsgeschichte in Hamburgs ältestem noch erhaltenen Speicherbauwerk, dem Kaispeicher B, auf neun Ausstellungsdecks zu bestaunen. „Ich kenne kein Museum, das so umfassend über alle Bereiche der Seefahrt von den Anfängen bis in die heutige Zeit aufklärt wie das Maritime Museum in Hamburg,“ sagt Fuchs.

Autor *Matthias Gretzschel* stellt sowohl den Stifter und Gründer des Internationalen Maritimen Museums als auch seine eindrucksvolle Sammlung vor. Zahlreiche hochwertige Fotos des Fotografen *Michael Zapf* bereichern den Band, der pünktlich zur Erfassung des 500.000sten Besuchers des Museums erscheint, zusätzlich. *Presstext*



FAIRPLAY dafür steht der Name

Hans Jürgen Witthöft

Koehlers Verlagsges.mbH Hamburg
136 S. mit zahlr. sw und col Abb.
ISBN 978-3-7822-0973-1
Preis 10,20,- €

Die vorliegende Chronik einer der bedeutendsten deutschen Schleppeereien verdankt ihre Entstehung einem Schatz von sehr schönen und meist alten Fotografien, die in den Regalen der Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchardt GmbH schlummernten. Die wechselvolle Geschichte der Familie *Borchardt* spiegelt zugleich die Geschichte Hamburgs wieder und zeigt in allen Facetten die Widrigkeiten aber auch die Erfolge auf, die ein Familienunternehmen im Schifffahrts-Bereich ausstehen und zu feiern hatte. Die zahlreichen Abbildungen in schwarzweiß und in Farbe, die auf der Auswertung des Fotomaterials beruhen, lassen die Jahrzehnte des Auf und Ab lebendig werden und würdigen eine Reederei, die dank kluger und engagierter Leitung so einige Stürme schadlos überstanden hat. Das Buch selbst ist wieder sehr ansprechend gedruckt und gebunden, lädt so richtig zum Schmökern ein. Interessante Fotos aus der langen Entwicklung der Seeschlepper, viele darunter mit dem Namen FAIRPLAY, illustrieren das preiswerte Werk.

Zum Autor

Hans Jürgen Witthöft ist Fachjournalist mit langjähriger Erfahrung im Bereich Schifffahrt und Marine. Neben Beiträgen in Zeitungen und Zeitschriften hat er zahlreiche Bücher zu maritimen Themen veröffentlicht und betreut seit vielen Jahren als Herausgeber Köhlers Flottenkalender. *MAR*



Des Kaisers Prinz Eugen?

Georg Reichlin-Meldegg

FM Hermann Baron Kövess v. Kövessháza.
ARES Verlag, Graz 2010
300 S. mit zahlr. Lageskizzen u. Abb.
ISBN 978-3-86680-792-1
Preis 29,90 €

Diese Biographie dokumentiert das Leben des FM Hermann Kövess v. Kövessháza durch Auswertung seines Nachlasses im Wr. Kriegsarchiv: seine Jugend, sein militärischer Aufstieg, seine beeindruckenden Erfolge und seine verschiedenen Verwendungen im Frieden sowie im Ersten Weltkrieg.

Ein Leben mit dramatischen Höhen und Tiefen: Trotz seines Scheiterns bei der so wichtigen Generalstabsprüfung gibt Kövess nicht auf. Hermann von Kövess gelingt es, in dem über die Völker Österreich-Ungarns hereinbrechenden Weltkrieg seine gediegene Bildung und Erfahrung, seine geschickte und verständnisvolle Menschenführung, seine Offenheit gegenüber dem verbündeten Deutschen Kaiserreich und nicht zuletzt durch sein umfassendes militärisches Wissen, die Anerkennung der k.u.k. Armeeführung zu erringen. Kövess steigt bis zum Kriegsende zum Oberkommandierenden der k.u.k. Armee auf.

Die umfangreiche Korrespondenz des Feldmarschalls mit den führenden Militärs der damaligen Zeit zeigt die Wege und Irrwege der Koordination, der Kooperation - u.a. mit dem Bündnispartner - aber auch die Fehlentwicklungen der österr.-ung. Kriegsführung auf. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die „Liquidierung“ der k.u.k. Armee 1918, die unter dem Oberbefehl des Feldmarschalls über die Weltbühne ging.

Das Geleitwort schrieb Dr. Otto von Habsburg. *GRM*

Einkauf im FHS-Shop

Artikel	Bild	Preis
Sweater dunkelblau mit Aufdruck FHS in den Größen M, XL und XXL		€ 40,-
Regenjacke dunkelblau Aufdruck FHS in den Größen M, L und XL		€ 30,-
T-Shirt		€ 18,-
Topwimpel FHS 150 cm		€ 50,-
Flagge der öst.-ung. Handelsmarine 150 cm x 90 cm Wasser- und sonnen-echt. 2 Metallösen zum Hisen doppelt umsäumter Fahnenrand		€ 28,-

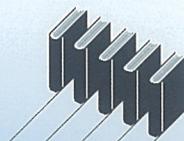
Bestellung: a.traiber@fhsaustria.org

Artikel	Bild	Preis
Wimpel FHS mit Tischständer		€ 17,-
FHS Emblem für Blazer und dergleichen Größe: 60 mm x 60 mm		€ 30,-
Kappe zum Nostalgie Schiffstreffen NST 2012		€ 15,-
Anstecknadel FHS		€ 5,-
Flagge der k.u.k. Kriegsmarine 100 cm x 70 cm Wasser- und sonnen-echt mit Schlaufe und Liek		€ 50,-

BIS-C 2000

4th. generation

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

DABIS.eu - alle Aufgaben - ein Team

Synergien: WB-Qualität und ÖB-Kompetenz
Software: Innovation und Optimierung
Web - SSL - Warenkorb und Benutzeraccount
Web 2.0 und Catalogue enrichment
Verbundaufbau und Outsourcing-Betrieb

Software - State of the art - flexible

Über 23 Jahre Erfahrung und Wissen	Sicherheit
Leistung	Offenheit
Standards	Verlässlichkeit
Stabilität	Adaptierung
Generierung	Erfahrenheit
Service	Support
Outsourcing	Zufriedenheit
Dienstleistungen	GUI-Web-Wap-XML-Z39.50-OAI-METS

Archiv Bibliothek Dokumentation

singleUser	System	multiUser
Lokalsystem	und	Verbund
multiDatenbank		multiServer
multiProcessing		multiThreading
skalierbar		stufenlos
Unicode		multiLingual
Normdaten		redundanzfrei
multiMedia		Integration

Portale mit weit über 17 Mio Beständen

http://Landesbibliothek.eu	http://bmlf.at
http://OeNDV.org	http://VThK.eu
http://VolksLiedWerk.org	http://bmwfj.at
http://Behoerdenweb.net	http://wkweb.at

DABIS GmbH

Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien, Austria
 Tel. +43-1-318 9777-10 * Fax +43-1-318 9777-15
 eMail: office@dabis.eu * <http://www.dabis.eu>

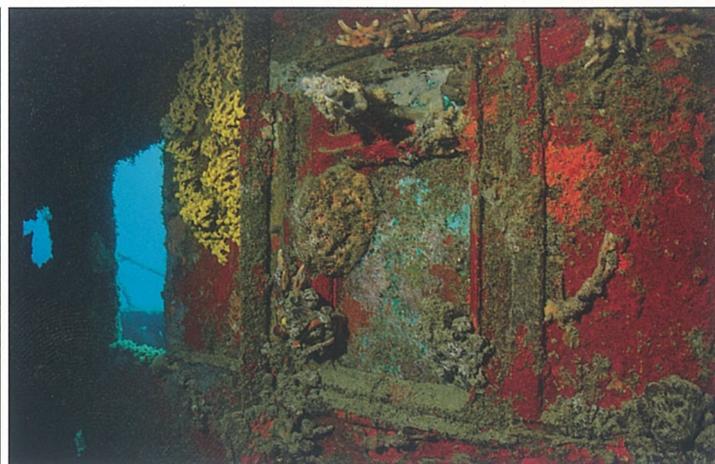
Zweigstellen: 61350 - Bad Homburg vdH, Germany / 1147 - Budapest, Hungary / 39042 - Brixen, Italy

Ihr Partner für Archiv-, Bibliotheks- und DokumentationsSysteme

FHS		Die nächsten Termine 2013		FHS	
8. Jan.	Stammtisch Arsenal	15. Jan.	Bordabend Linz	22. Jan.	Stammtisch Schimanko
12. Feb.	Stammtisch Arsenal	19. Feb.	Bordabend Linz	26. Feb.	Stammtisch Schimanko
12. März	Stammtisch Arsenal	19. März	Bordabend Linz	26. März	Stammtisch Schimanko



Taucher befreit Katzenhai im Wrack der JOSEPHINE



Rote Schwämme und Korallen unter der Brücke im Wrack der PO



Die Reste der Lüfter auf dem Oberdeck des ehemaligen Spitalschiffes PO ex WIEN



Das Krankenbett auf dem Bettendeck des Spitalschiffes PO ist noch gut zu erkennen



Am Heck der PO siedeln farbenprächtige Lebewesen



Das Heck der PO mit hängengebliebenen Fischernetzen

Die fantastischen Fotos wurden uns dankenswerter Weise von Franz Mittermayer zur Verfügung gestellt